

WASSERSTRASSEN  
UND  
BINNENSCHIFFFAHRT

WATERWAYS  
AND  
INLAND NAVIGATION

# VODNÉ CESTY VODNÍ CESTY A PLAVBA

1  
2018

*Obnovené Ředitelství vodních cest ČR slaví 20 let*



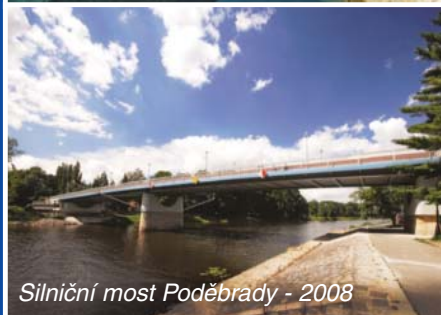
*Plavební komora Petřov - 2001*



*Přístavní zeď Lovosice - 2005*



*Přístaviště E. Beneše Praha - 2008*



*Silniční most Poděbrady - 2008*



*Přístav Hluboká nad Vltavou - 2014*



*Přístaviště Dolní Zálezly - 2014*



*Přístav Petřov - 2015*



*Plavební komora Velký Osek - 2015*



*Plavební komora Hněvkovice - 2017*

Vydává

PLAVBA o.p.s.  
A VODNÍ CESTY



ŘEDITELSTVÍ  
VODNÍCH  
CEST  
ČR



**POVODÍ LABE**

**Povodí Labe, státní podnik**

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



**POVODÍ VLTAVY**

**Povodí Vltavy, státní podnik**

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



**POVODÍ MORAVY**

**Povodí Moravy, s.p.**

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



**NDC on s.r.o.**

Zlatnická 10/1582, 110 00 Praha 1

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

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



**Povodí Odry**  
státní podnik

**Povodí Odry, státní podnik**

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



**ASOCIACE LODNÍHO PRŮMYSLU**

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



**VODOHOSPODÁŘSKÝ ROZVOJ A VÝSTAVBA, a. s.**

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



**VODNÍ CESTY**

**Na Pankráci 53, 57, 140 00 Praha 4**

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

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



**AQUATIS a.s.**

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



**ZAKLÁDÁNÍ STAVEB®**

Zakládání staveb, a.s.

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

Tel.: 244 004 111

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

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

**METROSTAV**



společně @ VINCI

**SMP CZ, a.s.**

Vyskočilova 1566, 140 00 Praha 4  
[www.smp.cz](http://www.smp.cz)



**akciová společnost**

**Na Pankráci 53, 140 00 Praha 4**

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

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



Váňovská 528, 589 16 TŘEŠŤ  
Tel.: 56 721 4241-4, Fax: 56 721 4034  
e-mail: [info@podzimek.cz](mailto:info@podzimek.cz)  
[www.podzimek.cz/synove](http://www.podzimek.cz/synove)



Čenkovská 1060, 589 01 TŘEŠŤ  
Tel.: 567 214 550-1, Fax: 567 214 040  
e-mail: [strojirny@podzimek.cz](mailto:strojirny@podzimek.cz)  
[www.podzimek.cz/machinery](http://www.podzimek.cz/machinery)



**ČESKÉ PLAVEBNÍ A VODOCESTNÉ SDRUŽENÍ**



170 00 Praha 7, Jankovcova 6,  
tel.: 266 797 146, 266 797 119  
fax: 220 802 857, e-mail: [info@czechports.cz](mailto:info@czechports.cz)  
[www.ceskepristavy.cz](http://www.ceskepristavy.cz)



**PRAGUE BOATS**

SINCE 1990

Přístaviště lodí u Čechova mostu  
Dvořákovo nábřeží, nástupiště č. 5  
110 00 Praha 1 - Staré město  
T: +420 603 555 242 [www.prague-boats.cz](http://www.prague-boats.cz)



Rybalkova 10, 120 00 Praha 2

Tel.: 602 323 988

Fax: 604 256 965

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



**PORT SZCZECIN-ŚWINOUJŚCIE**

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



**INŽENÝRSKÉ STAVBY / MARINA VLTAVA / LODNICE VLTAVA**

Švermovská 32, 273 41 Brandýsek

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

tel./fax: 312 283 702, 718

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

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

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

e-mail: [petr.kozeny@petrkozeny.cz](mailto:petr.kozeny@petrkozeny.cz)



**Porr a.s.**

odštěpný závod - Vodohospodářské stavby

Dubečská 3238/36, 100 00 Praha 10

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



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

Kunětická 2679, Pardubice 530 09

Tel.: 466415706, e-mail: [labska@labska.cz](mailto:labska@labska.cz)

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



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



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



**AGENTÚRA ROZVOJA VODNEJ DOPRAVY**  
**Agentúra rozvoja vodnej dopravy**  
Lamačská cesta 8, 811 04 Bratislava  
Tel.: +421 2 594 94 753  
e-mail: [info@arvd.gov.sk](mailto:info@arvd.gov.sk)

## VODNÉ CESTY VODNÍ CESTY A PLOVBA

**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;  
Mgr. Klára Němcová; Ing. Josef Podzimek; Ing. Milan Raba;  
PhDr. Štěpán Rusňák; Ing. Jan Skalický; Ing. Michael Trnka, CSc.

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

### PLAVBA A VODNÍ CESTY o.p.s.

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

### Objednávky a inzerce:

Šéfredaktor Tomáš Kolařík, tel.: 725 793 793

**Jazyková úprava:** Dr. Jan Mazáč

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

Vychází čtvrtletně

Roční předplatné vč. poštovného 350 Kč  
ISSN 1211-2232

Evidováno Ministerstvem kultury  
pod číslem MK ČR E 5178.

### OBSAH

Úvodní slovo ředitele ŘVC Ing. Lubomíra Fojtů ..... 2

České přístavy změní v Hamburku adresu, stát se o ně příliš nestaral

Z domácího tisku ..... 12

Rozvoj vodní dopravy je ve veřejném zájmu, nutné je postavit plavební stupeň

Děčín, rozhodla vláda ..... 14

Poláci oživují vodní cestu na Odře, otestovali přepravu hnojiv

Z domácího tisku ..... 15

Bařův kanál slaví 80 let!

..... 16

Model plavební komory na vodním koridoru D-O-L v českořebovském muzeu

Mgr. Jana Voleská ..... 18

Nový polský způsob pro komunikaci s ekology k obraně proti ekoterorismu .... 20

Oderská vodní cesta jako osa „zeleného dopravního koridoru“ - součást

Programu Polska 3.0 ..... 20

Přístav Stuttgart verzus přístav Bratislava

Ing. Matej Vaníček ..... 22

Spoločnosť Slovenská plavba a prístavy zrekonštruovala ďalší remorkér

Ze zahraničního tisku ..... 26

Využití řek Ostravice, Odry a Opavy pro sportovní plavbu ..... 27

Strategický význam vodních děl

Vodní dílo Švihov na Želivce se stalo terčem fiktivního útoku teroristů ..... 28

100. výročí smrti námořníka Františka Rasche

PhDr. Jiří Lapáček ..... 29

Vzpomínka na Ing. Josefa Brandejse

Doc. Pavel Jurášek ..... 31

Porada širšího vedení závodu dolní Vltava 49 let po normalizaci

Ing. Josef Podzimek ..... 34

Život není takový – je úplně jiný (69)

Ing. Josef Podzimek .....37



Jihomoravský kraj



Zlínský kraj



Olomoucký kraj



Moravskoslezský kraj



Pardubický kraj



Středočeský kraj

**Titulní strana:** Stavby Ředitelství vodních cest ČR za období 1998-2018  
**Autoři:** Archiv ŘVC ČR

# Úvodní slovo ředitele Ředitelství vodních cest ČR

Milí čtenáři,

rok 2018 je velice významným rokem. Kromě toho, že je to letos přesně 100 let od vzniku samostatného Československa, připadá na letošní rok také hned několik významných výročí z oboru vodní dopravy. Jistě významné jubileum v této oblasti je bezesporu 80. výročí ukončení stavby Batova kanálu. Geniální podnikatel a vizionář Tomáš Baťa inicioval vybudování tohoto kanálu, aby mohl zásobovat uhlím teplárnu pro svoji obuvnickou firmu v Otrokovicích (tehdejší Batově).



Dodnes platí, že dobrá organizace výrobní a distribuční logistiky je cestou k úspěchu, protože dopravní náklady se významně podílejí na ceně jakéhokoliv zboží.

Baťův kanál je bezpochyby nejznámějším příkladem toho, jak se vodní doprava přímo podílela na světové slávě českého zboží. Později sice dopomohla i dalším výrobkům na světové trhy, ale tyto případy již nejsou tak

známé jako Baťovy boty. Mám na mysli hlavně strojírenské výrobky, které by se bez vodní dopravy do zahraničí vůbec nedostaly. Jedná se o nejrůznější turbíny, kotle, jeřáby, plovoucí bagry, parogenerátory, zařízení cukrovarů, pivovarů, cementáren a v neposlední řadě i říčně-námořní lodě, jejichž výroba má u nás velkou tradici.

**Nejen pro Českou republiku, ale i pro Ředitelství vodních cest ČR (ŘVC) jsou výročí končící číslem 8 osudová. V roce 1918 totiž vzniklo československé Ředitelství pro stavbu vodních cest, které je přímým předchůdcem naší organizace.** Ředitelství pro stavbu vodních cest se sídlem v Praze vzniklo po rozpadu Rakouska-Uherska osamostatněním od původního vídeňského Ředitelství pro stavbu vodních cest (Direktion für die Wasserstrassen) a fungovalo až do padesátých let, kdy bylo komunisty zrušeno. Základem pro založení rakousko-uherského Ředitelství pro stavbu vodních cest byl říšský zákon č. 66 ze dne 11. 6. 1901 (o stavbě vodních drah a o provedení úpravy řek), zvaný též „vodcestný zákon“, který si v Říšském sněmu vymohli především čeští poslanci jako kompenzaci za výstavbu alpských železnic, na něž významně přispívaly právě vyspělé české země. Historie organizací zaměřených na stavbu vodních cest v Čechách ale sahá ještě dále. Už v roce 1770 bylo ustavené Ředitelství pro stavby vodní v Čechách, které nahradilo zemské přísežné mlynáře školenými vojenskými inženýry.

**První ŘVC mělo sídlo ve Vídni s expoziturou v Praze (a v Přerově) a po vzniku Československé republiky pokračovalo již jako státní instituce řízená Ministerstvem veřejných prací ve výstavbě plavebních stupňů na Labi a na Vltavě.** Zároveň tato instituce spravovala splavné Labe a dolní Vltavu. V období Rakouska-Uherska se podařilo mezi lety 1895–1918 vybudovat souvislou soustavu sedmi zdymadel na Vltavě od Mělníka až po Prahu-Smíchov a dalších pět zdymadel na Labi od Lovosic po Mělník. Splavňování středního Labe začalo zdymadly Hadík a Obříství, další objekty byly rozestavěny. Československé ŘVC do roku 1930 postavilo

další čtyři zdymadla na středním Labi a v roce 1935 dokončilo i největší zdymadlo Ústí nad Labem-Střekov.

**Zásadní impuls pro další rozvoj nastal vydáním vodohospodářských zákonů č. 49 a 50 z roku 1931, na jejichž základě se mělo splavnit Labe z Mělníka po Jaroměři, Vltava z Prahy do Českých Budějovic, Berounka do Plzně, Sázava do Čerčan a dolní část Moravy.** Na středním Labi se do roku 1938, tj. za 8 let, podařilo dokončit sedm zdymadel a další dvě pak během 2. světové války. Zprovoznila se tak labská vodní cesta až do přístavu v Kolíně vybudovaného také za 2. světové války. Na Vltavě se v rámci splavňování do Českých Budějovic vybudovalo v letech 1930–1935 velkolepé zdymadlo Vrané nad Vltavou, které bylo následně překonáno v letech 1937–1945 postavením největšího zdymadla Štěchovice.

**K obnovení ŘVC došlo znovu až v roce 1998. Letos tedy slavíme hned dvě kulatá jubilea – 100 let od založení Ředitelství pro stavbu vodních cest v roce 1918 a 20 let od vzniku nového Ředitelství vodních cest České Republiky.** Je příznačné, že tato kulatá jubilea připadají na výročí vzniku Batova kanálu, na jehož obnově po roce 1998 má novodobé Ředitelství vodních cest rovněž velkou zásluhu.

**Ředitelství vodních cest na Baťově kanálu postupně modernizovalo 14 plavebních komor,** plavební značení, modernizovalo nebo nově vybudovalo několik přístavišť a přístavů. Největším z nich je přístav Petrov, který je jedním z nejhezčích rekreačních přístavů na Baťově kanálu.

**Přístav Petrov - sobota 19.5.2018 od 9:00**

**OSLAVA 20 LET ŘVC ČR**

**historické traktory, v 10:30 ukázka tažení člunu, plavby pro veřejnost, kulturní program**

V přípravě jsou další podobné přístavy, jakož i, ve spolupráci se státním podnikem Povodí Moravy, prodloužení vodní cesty Batova kanálu na jih do Hodonína a na sever do Kroměříže, včetně vybudování potřebné přístavní infrastruktury.

Dalším významným projektem v oblasti rekreační plavby bylo splavnění horní Vltavy od Českých Budějovic po přehradu Orlík. Do tohoto projektu investoval stát celkem asi 1,8 miliardy korun. V Českém Vrbném a Hluboké nad Vltavou byly vybudovány plavební komory. Nová plavební komora vznikla také na zmodernizovaném jezu v Hněvkovicích a dobudována byla i plavební komora na přehradě Hněvkovice. Infrastruktura vodní cesty byla doplněna o nová přístaviště v Purkarci, Českém Vrbném a Českých Budějovicích a v neposlední řadě nové přístavy v Českém Vrbném a v Hluboké nad Vltavou. Ten dle ohlasů uživatelů patří k nejkrásnějším rekreačním přístavům v České republice.

Nejdůležitějšími infrastrukturálními projekty ŘVC v přípravě i nadále zůstávají zlepšení plavebních podmínek mezi státní hranicí se SRN a Ústím nad Labem (plavební stupeň Děčín) a prodloužení splavnosti Labe do Pardubic.

## Plavební stupeň Děčín

Příprava plavebního stupně Děčín byla zdržena vyhlášením evropsky významné lokality Porta Bohemica, což bude muset být nově zohledněno v posouzení vlivu projektu na životní prostředí (EIA). Zároveň Ministerstvo dopravy dokončuje Koncepti vodní dopravy, ve které je plavební stupeň Děčín zmíněn jako jedna ze strategických staveb dopravní infrastruktury. Ze Strategického posouzení vlivu této koncepce (KVD) na životní prostředí (SEA) vyplývá, že stavba plavebního stupně Děčín by měla významně negativní vliv na životní prostředí, a to jmenovitě na předmět ochrany 3270 – bahnitě náplavy a bobr evropský. K tomu, aby koncepce s explicitním uvedením plavebního stupně Děčín mohla být schválena, bylo zapotřebí, aby vláda České republiky rozhodla, že veřejný zájem na vybudování plavebního stupně Děčín převažuje nad veřejným zájmem na ochranu přírody. Tento převažující veřejný zájem byl vládou v lednu 2018 potvrzen a zároveň bylo ministru životního prostředí uloženo do konce června 2018 stanovit potřebné kompenzace za škody na výše zmíněných bahnitých náplavách a na populaci bobra evropského. Následně budou tyto kompenzace zohledněny v posouzení vlivu plavebního stupně Děčín na životní prostředí. Realizace stavby se předpokládá v letech 2023–2025.

## Prodloužení splavnosti Labe do Pardubic

Projekt prodloužení splavnosti Labe do Pardubic je připravován od roku 1994. **V roce 2001 byl proces EIA zakončen kladným stanoviskem.** O projekt se však následně několik let vedla řada soudních sporů. Konečný rozsudek zrušil již vydaná územní rozhodnutí a tři stavební povolení, a to pro absenci výjimek dle zákona č. 114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny. Na základě nově udělených výjimek ze zásahu do stanovišť zvláště chráněných druhů rostlin a živočichů a na základě nového rozhodnutí k zásahu do významného krajinného prvku znovu proběhlo územní řízení. **Nevládní neziskové ekologické organizace uplatnily ve velkém rozsahu své námítky. V návaznosti na tuto skutečnost byly k územnímu řízení doplněny nové odborné podklady. Městský úřad Přelouč jako prvoinstanční stavební úřad vydal dne 17. 12. 2012 územní rozhodnutí.** Proti tomuto rozhodnutí bylo podáno odvolání, které bylo postoupeno odvolacímu orgánu Krajskému úřadu Pardubického kraje. Úřad vydané územní rozhodnutí zrušil a věc vrátil zpět k novému projednání. Samotné územní řízení bylo opětovně zahájeno stavebním úřadem v Přelouči. Nevládní neziskové ekologické organizace podaly opět celou řadu námitek. K dalšímu projednání územního řízení proto byly Ředitelstvím vodních cest ČR doplněny nové odborné podklady, na jejichž základě stavební úřad dne 16. 7. 2014 vydal nové územní rozhodnutí.

**I toto územní rozhodnutí bylo opět napadeno rozsáhlým odvoláním ze strany nevládních organizací.** Tím se řízení o umístění stavby přesunulo na odvolací orgán Krajského úřadu Pardubického kraje, kde ho stavební odbor zrušil a vrátil k novému projednání Městskému úřadu v Přelouči. Mezitím nabyla účinností novela zákona č. 39/2015 Sb., kterou se mění zákon č. 100/2001 Sb., o posuzování vlivů na životní prostředí a o změně některých souvisejících zákonů (zákon o posuzování vlivů na životní prostředí), ve znění pozdějších předpisů, a další související zákony, na kterou bylo v listopadu roku 2015 reagováno ve formě podkladů k prohlášení závaznosti původního stanoviska EIA. Dále Nejvyšší správní soud zrušil platné výjimky dle zákona č. 114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny a vrátil je k novému rozhodnutí odvolacímu orgánu MŽP. V současnosti vydané sta-

novisko EIA dle zákona č. 244/1992 Sb., o posuzování vlivů rozvojových koncepcí a programů na životní prostředí, je nevyužitelné pro navazující řízení díky již zmíněné novele zákona č. 39/2015 Sb. a bude nutné opakovat řízení dle tohoto aktuálního zákona o EIA.

Abyste mohl být zahájen nový proces EIA, je ovšem nutné nejprve projít procesem SEA, v jehož rámci bude vymezen koridor pro splavnění vodní cesty u města Přelouče a také vymezena lokalita koncového přístavu Pardubice. Při zvolení jiné varianty než té, která je nyní sledována, bude nezbytná i změna Zásad územního rozvoje Pardubického kraje (ZÚR) a dále pak změny územních plánů dotčených obcí a měst.

Pro proces SEA i další postup přípravy záměru je zásadní dořešení otázky vyhlášení lokality Natura 2000 v oblasti města Přelouče (EVL Louky u Přelouče, resp. Slavíkovy ostrovy a Labišťata). Tato lokalita nebyla při projednávání v roce 2016 uvedena v Národním seznamu evropsky významných lokalit, ale dostatečnost vymezení EVL je předmětem infringementu ze strany Evropské komise (ve fázi formálního upozornění). V současné době projednává Ředitelství vodních cest ČR s AOPK ČR možnost zajištění ochrany dotčených přírodních fenoménů mimo plochy sledovaného záměru a snaží se touto cestou nalézt variantu, která umožní dobudování labské vodní cesty až do krajského města Pardubice.

**V rámci investiční akce Plavebního stupně Přelouč II jsou připravovány nové podklady (dokumentace SEA a EIA, soudní znalecké posudky apod.), které budou použity jako podkladové materiály pro stanovisko SEA a následně použity pro stanovisko EIA.** V rámci nového procesu SEA či EIA budou na základě požadavků orgánů ochrany přírody prověřovány i jiné varianty než ty, které byly předmětem již vydaného a v současné době nevyužitelného stanoviska EIA. Po získání nového stanoviska SEA, EIA a platných výjimek ze základních ochranných podmínek zvláště chráněných druhů vydávaných dle § 56 zákona č. 114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny, bude možné pokračovat ve vydání územního rozhodnutí za předpokladu schválení stávající varianty. V případě, kdy bude stanoviskem SEA nebo EIA doporučena jiná varianta než stávající, musí se nejprve změnit územně plánovací dokumentace ve smyslu zákona č. 183/2006 Sb., o územním plánování a stavebním řádu (stavební zákon), ve znění pozdějších předpisů. Rovněž by bylo nezbytné vynaložit další finanční prostředky na nové výkupy pozemků, novou projektovou dokumentaci a další podklady pro zahájení územního řízení.

## Vltavská vodní cesta

Nezapomínáme zároveň ani na Vltavu. V roce 2017 Evropská komise schválila významné spolufinancování projektů modernizace plavebních komor Hořín a Praha-Štvanice z prostředků nástroje CEF. Spolu s nimi bude do roku 2020 přestavěno 10 mostů přes plavební kanály Vraňany–Hořín a Troja–Podbaba a upravena plavební dráha tak, aby podjezdná výška a ponor již neomezovaly osobní i nákladní dopravu do metropole. Věřím, že se dočkáme i lodních zdvihadel na přehradních hrázích Slapy a Orlík, které již mají souhlasné stanovisko posouzení vlivů na životní prostředí EIA, pravomocné územní rozhodnutí a stavebnímu povolení brání v zásadě jen formality.

## Další aktivity ŘVC

Kromě budování infrastruktury pro vodní dopravu, které vychází ze strategických materiálů Ministerstva dopravy (především z Dopravní politiky, dále z tzv. Dopravních sektorových strategií a nově i z Koncepce vodní dopravy), se ŘVC zabývá rovněž propagací vodní dopravy

a rozvojem a zaváděním říčních informačních systémů a služeb na českých vodních cestách v souladu a za současné harmonizace se směrnicemi a standardy EU. Spolupráce se SRN se v rámci projektu RIS COMEX velmi dobře rozjíždí a je šancí, že na koridoru Labe–Vezera budou zaváděny moderní technologie, které pomocí digitalizace zefektivní přepravní řetězec a zvýší jejich spolehlivost a bezpečnost. Nedílnou součástí naší činnosti je i provozování veřejných přístavů a přístavišť a také provozování servisních center a servisních zařízení včetně přípravy remorkérem Beskydy. K těmto službám mají rovnoprávný přístup všichni uživatelé dopravně významných vodních cest v ČR a na území přístavu Hamburk. Pracovníci ŘVC se velmi aktivně podílejí na tvorbě a implementaci evropské legislativy v oblasti vodní dopravy. Jsme členy mezinárodních komisí pro harmonizaci standardů ve vodní dopravě, zavádění říčních informačních systémů, jsme rovněž členy Mezinárodní pracovní skupiny pro integrované využití Labe, Polsko-české pracovní skupiny pro vodní koridor Dunaj-Odra-Labe, k níž se nově připojilo i Slovensko, dále jsme členy pracovní skupiny pro studii proveditelnosti vodního koridoru Dunaj-Odra-Labe a za Českou republiku jsme partnery pro obdobné organizace v okolních státech (ViaDonau – Rakousko, WSD – Německo, KZGW – Polsko, ARVD – Slovensko), s nimiž udržujeme intenzivní pracovní kontakty.

### České území v Hamburku

Od roku 2014 je ŘVC pověřeno správou českých území v Hamburku. Jedná se o 3 území na nábřežích Saalehafen, Moldauhafen a Peutehafen o celkové rozloze asi 37 000 m<sup>2</sup>. Saale a Molde má Česká republika v dlouhodobém pronájmu od roku 1929 na základě Versailleské mírové smlouvy a Peutehafen je ve vlastnictví Českého státu i s pozemky. V minulosti se zde provozoval překlád z/do říčních plavidel z/do kamionů a vlaků, byla zde plovoucí dílna sloužící k opravám plavidel, kulturní loď, kde byla restaurace a ubytovna pro řidiče kamionů, parkoviště pro české kamiony a v budově na nábřeží v Saale měly sídlo české a německé společnosti zabývající se expedicí a logistikou.

Až do roku 2002 se o pozemky starala a provozovala je firma ČSPL, ale po jejím konkurzu v roce 2000 došlo k totálnímu úpadku a devastaci území a pouze jeho malá část je nadále částečně využívána ke kotvení českých plavidel. Když jsme území v roce 2014 převzali od Ministerstva dopravy, přístavní bazén v Molde byl zanesený a kotvicí dalby a nástupní lávky totálně zdevastované. Na břehu bylo několik polorozbořených budov plných nebezpečného odpadu a bezdomovců. Ubytovací budova v Peute byla ve velmi špatném technickém stavu a stejně tak skladovací hala, provozní budovy a komunikace na nábřeží v Saale. Jedním z prvních kroků po převzetí hamburských území bylo vypracování plánu obnovy

území, zajištění nejn nutnějších havarijních oprav a vybudování oplocení. Tím došlo k odstranění nejpálčivějších bezpečnostních rizik. Odstranili jsme ekologickou zátěž v Molde a vybudovali tam zpevněnou skladovací plochu, která je v současné době využívána ke skladování kontejnerů a k parkování kamionů. Dále jsme opravili veškeré komunikace v Saale a společně s firmou Ekologistics, která má území v pronájmu, jsme provedli nejn nutnější opravy ubytovacích a kancelářských budov v Saale a Peute. Zároveň jsme vypracovali obchodní plán dalšího rozvoje území a spočítali potřebné investice na úplnou obnovu obchodní činnosti na přibližně 150 milionů Kč. Tyto investice schválila vláda v roce 2015, avšak k realizaci tohoto záměru nedošlo, neboť v té době se město Hamburk ucházelo o konání letních olympijských her v roce 2024 a k vybudování olympijské vesnice potřebovalo naše pozemky v Saale a v Molde. Výměnou nám město Hamburk nabídlo jiné pozemky o stejné rozloze přímo v centru námořního přístavu u nábřeží s dostatečnou plavební hloubkou i pro velké námořní lodě. To bylo velmi lákavé vzhledem k tomu, že žádné ze stávajících území přístup námořních lodí neumožňuje. Výměnou by se tedy podstatně rozšířily možnosti obchodně-logistického využití našich území v přístavu. V prosinci 2015 se v referendu rozhodlo o tom, že se město kandidatury na konání LOH 2024 vzdá, avšak primátor města, pan Scholze ještě před referendem přislíbil, že k výměně dojde, i kdyby se LOH v Hamburku nekonaly. A své slovo dodržel.

V současné době společně s Hamburg Port Authority (HPA) a městem Hamburk pracujeme na výměně území v Saale a v Molde za nová území v oblasti Kuhwerder terminálu v centrálním přístavu. Příprava území, kterou musí podle hamburských předpisů provést HPA, potrvá 3–5 let a dalších několik let potrvá vybudování potřebné suprastruktury, kterou provede ŘVC. V současné době se připravuje výběrové řízení na studii, která by měla definovat optimální suprastrukturu na základě posouzení možných logistických činností pro Českou republiku.

Do doby přestěhování bude ŘVC udržovat stávající území v Saale a Molde v provozuschopném stavu, avšak nebude provádět žádné rozsáhlé investice do rozšíření stávající obchodní činnosti. Přístav Peute, který je v majetku České republiky, bude nadále modernizován s akcentem na možnosti kotvení našich plavidel a poskytování ubytovacích služeb pro pracovníky dopravních a logistických firem. Budeme rovněž pracovat na rozvoji dalších aktivit, které jsou potřebné a užitečné pro českou plavbu. Jeden z možných směrů dalšího využití je vytvoření obchodně-kulturního a školícího zázemí pro budoucí členy posádek našich plavidel.

Ing. Lubomír Fojtů  
ředitel Ředitelství vodních cest ČR

### ŘEDITELÉ ŘEDITELSTVÍ VODNÍCH CEST ČR



Michael  
Trnka  
1998



Vladimír  
Kadlec  
1998–2005



Miroslav  
Šefara  
2005–2011



Karel  
Peška  
2011



Jiří  
Blažek  
2011



Jan  
Skalický  
2011–2013



Lubomír  
Fojtů  
2013–dosud

## Stručná historie plavební infrastruktury v Českých zemích:

období	událost	poznámka
14. stol.		první úpravy na Vltavě a Labi – Karel IV.
1340	zřízen Cech přísežných mlynářů zemských Cíl: soudit spory o vodu i o výšku jezů	jednalo se vlastně o první vodohospodářskou instituci v dějinách Českého státu
1764	zřízena Navigační komise	první mapy vodní cesty labsko-vltavské
1726 až 1729		vybudovány první plavební komory v Čechách u Županic pod Kamýčkem a poblíž Modřan
1770	zřízeno Ředitelství pro stavby vodní v Čechách Cíl: zlepšování splavnosti	nahradilo zemské přísežné mlynáře školenými vojenskými inženýry
1777	Marie Terezie vydala Navigační patent Cíl: organizace plavby	určila prioritu plavby před jiným využíváním řeky, vyhlásila splavné toky za majetek státu. Stát kromě kontroly vodních toků na sebe převzal povinnost hradit veškeré práce na řekách
23. června 1821	podpis Labského plavebního aktu	podepsali zástupci všech polabských států. Patent opravňoval k plavbě na celém toku Labe od Mělníka až do moře. Počet celních úřadů na Labi se snížil z 35 na 14
1. května 1841	První parník vyrobený v Čechách – Bohemia	
1833 až 1862	firma Vojtěcha Lanny provádí regulační práce na Vltavě, při nichž se budovaly podélné soustředovací hráze k zúžení koryta řeky	zvětšila se plavební hloubka a zabránilo se tvoření mělčin
1869	Říšský vodní zákon č. 93 Cíl: právní rámec novodobých úprav vodních toků	
1870	zemské vodní zákony vydávané jednotlivými zemskými sněmy	vycházely z Říšského vodního zákona č. 93
1875 až 1887	realizace rozsáhlých regulačních prací na dolní Vltavě a na Labi, což značně přispělo k dalšímu rozvoji plavby	
1895	ukončeny studijní práce na projektu kanalizace Vltavy a Labe z Prahy po státní hranice	práce vedl Technický odbor Místodržitelství v Praze. Realizací tohoto velkého projektu byla pověřena Komise pro kanalizování řek Vltavy a Labe v Čechách
1898	PK Klecany	
1900	PK Libčice	
1901	Říšský vodocestný zákon č. 66 – o stavbě vodních drah a o provedení úpravy řek	podle tohoto zákona byly zahájeny práce na celkovém splavnění Labe a Vltavy v 5. etapách
1901-1918	1. etapa splavnění Labe – vybudovány PK Hadík, Obříství, Nymburk, Poděbrady, Kolín, Hučák, Předměřice	
1902	PK Troja	
1903	PK Miřejovice	
1905	PK Vraňany a PK Hořín	
1907 až 1913	Kanalizační splavnění Vltavy v Praze – vybudování nového Helmovského jezu a plavebních komor u Štvanice, Židovského ostrova a Žofínského ostrova	doplňovaly se rovněž chybějící úseky nábrežních zdí uvnitř města, které se stavěly již od roku 1840
1907	Zdymadlo Dolní Beřkovice	
1909	Zdymadlo Štětí	
1912	Zdymadlo Roudnice nad Labem	
1914	Zdymadlo České Kopisty	
1918	Vznik samostatného Ředitelství pro stavbu vodních cest v Praze (původně expozitura Vídeňské centrály)	ŘVC mělo sídlo ve Vídni s expoziturou v Praze, po vzniku Československé republiky pokračovalo jako státní instituce řízená Ministerstvem veřejných prací ve výstavbě plavebních stupňů na Labi a Vltavě. Zároveň spravovala splavné Labe a dolní Vltavu
1919	Zdymadlo Lovosice	
1919 až 1930	2. etapa – především budování MVE na postavených zdymadlech	realizace nových úprav Labe v úseku mezi Mělníkem a Kolínem, kde bylo celkem upraveno 65 km říční trati. Do provozu byly uvedeny vodní elektrárny v Nymburce, Poděbradech, Přelouči a Předměřicích a téměř byla dokončena vodní elektrárna v Kolíně

období	událost	poznámka
1919	Dokončení rozestavěného zdymadla v Předměřicích	
1922	Dokončení rozestavěného zdymadla v Nymburce	
1925	Dokončení rozestavěného zdymadla v Poděbradech	
1925	Dokončení rozestavěného zdymadla v Kolině	
1927	Zdymadlo Přelouč	
1931 - 1945	3. etapa	splavnění Labe bylo naplánováno až do Jaroměře, a to do roku 1942. Současně bylo v této etapě rozpracováno a téměř dokončeno 35 km říčních úprav
1931	vydání vodohospodářských zákonů č. 49 a 50 Cíl: finanční zajištění dalšího rozvoje vodní infrastruktury	zejména zákon č. 50 o státním vodohospodářském fondu umožnil významně rozvinout a finančně zajistit výstavbu vodohospodářské infrastruktury
1932	dokončení zdymadel v Lobkovicích a Kostelci nad Labem	
1935	Zdymadlo Střekov	
1935	Zdymadlo Vrané nad Vltavou	
1936	dokončení zdymadel v Brandýse nad Labem a Smiřicích	
1937	dokončení zdymadla v Kostomlátkách a Srnojedech	
1939	Zdymadlo v Klavarech	
1944	Zdymadlo v Hradištku	
1945	Zdymadlo Štěchovice	do dnes plavební komora s největším spádem v České republice
1945 až 1963	4. etapa	obnovy práce na úpravách Labe v okolí Čelákovic, v úseku Drahelice-Nymburk, Osek-Klavary, Smiřice-Černožice. Ze zdymadel byl dokončen jez a plavební komora ve Velkém Oseku a oprava jezu v Předměřicích. V etapě byla rovněž provedena rekonstrukce dvou pevných jezů bez plavebních komor ve Veletově a Opatovicích
1963	zahájení 5. etapy, vládní usnesení č. 680 Cíl: zvýšit podíl vodní dopravy v Československu	
1966	vznik podniků povodí	
1969	zdymadlo v Pardubicích	
1970	vládní usnesení č. 175, které schválilo výstavbu tepelné elektrárny ve Chvaleticích a její zásobování uhlím vodní dopravou po Labi	
1974	zdymadlo Obrříví	
1975	PK u jezu ve Veletově	
1977	zdymadlo v Týnci nad Labem	
1995	zahájena rekreační plavba na první obnovené části Baťova kanálu	
1998	Vznik Ředitelství vodních cest ČR	
1998	zahájení provozu servisního plavidla v Praze – zásobování lodí PHM, odběr zaolejovaných vod	
2000	zprovozněna plavební komora Kořensko (realizace Povodí Vltavy, s.p.)	
2001	vznik SFDI	
2002	zprovozněna poslední dosud neobnovená plavební komora Petrov na Baťově kanálu	
2006	dokončena série modernizace přístavů a ochranných stání na Labi pro ochranu plavidel za povodní, první akce spolufinancované EU na vodní cestě	



období	událost	poznámka
2007	dokončeny úpravy koryta mezi Chvaleticemi a Přeloučí, zatím poslední stavby splavnění do Pardubic	
2008	zahájení stavby dokončení vltavské vodní cesty z Týna nad Vltavou do Českých Budějovic	
2008	Dokončení vývaziště na nábřeží E. Beneše v Praze jako odstavného stání pro osobní lodě	
2010	Přestavbou 3 mostů zajištěna podjezdová výška 5,25 m na Labi	
2010	odstraněna plavební úžina Chvatěruby na Vltavě	
2010	zavedení nové jednotné kilometráže na Labi	
2011	plavební komora České Vrbné a nových 9 km vodní cesty na Vltavě	
2011	v rámci Říčních informačních služeb zprovozněna moderní měřicí loď Střekov	
2013	dobudováno a dáno do provozu 13 veřejných přístavišť na Baťově kanálu	
2013	zprovozněno první ze série moderních veřejných přístavišť na Labi – Ústí nad Labem, 2014 následovaly Dolní Zálezly a další lokality	
2014	převzetí správy českých území v přístavu Hamburk	
2015	přístav Hluboká nad Vltavou	
2015	přístav Petrov, největší přístav na Baťově kanálu	
2015	dokončena modernizace plavebních komor na Labi (Velký Osek, Brandýs n. L.)	
2015	v rámci Říčních informačních služeb se začíná používat AIS	
2016	ŘVC pořizuje vlečný remorkér Beskydy a zahajuje pro rejdaře bezplatnou službu přípráže přes kritické úseky na Labi kolem státní hranice až po Ústí nad Labem	
2017	plavební komora na jezu Hněvkovice, napojení 33 km nové vodní cesty na Orlik a souvisle splavnou vltavskou vodní cestu	
2017	renovace přístaviště na nábřeží E. Beneše v Praze – úprava pro komfortní a bezpečný nástup cestujících	

**Národní technické muzeum ve spolupráci s Plavba a vodní cesty o. p. s. zve na výstavu O dokončení vodního koridoru Dunaj-Odra-Labe, která je veřejnosti přístupná ve 2. patře Národního technického muzea na Letné v Praze.**

Výstava obsahuje velkou pochozí mapu vodních cest České republiky, 15 výstavních panelů věnovaných historii, přednostem a plánům vodního koridoru D-O-L a modely lodí.



Otevírací doba muzea:  
Úterý až Neděle: 9:00–18:00 [www.ntm.cz](http://www.ntm.cz)

oozvávka

# Stavíme vodní cesty 1918 – 1998 – 2018



ŘEDITELSTVÍ  
VODNÍCH  
CEST  
ČR

Ředitelství vodních cest ČR je organizační složkou státu zřízenou Ministerstvem dopravy a ideovým nástupcem Ředitelství pro stavbu vodních cest, které bylo založeno při vzniku Československé republiky v roce 1918.

## Naším posláním je:

- **příprava a realizace staveb infrastruktury vodních cest**
- **zlepšování parametrů splavnosti 315 km dopravně významných vodních cest sítě TEN-T - Labe, Vltava**
- **rozvoj infrastruktury pro turistickou a rekreační plavbu – Labe, Vltava, Morava, Bažův kanál**
- **podpora a propagace vodních cest ČR**
- **provoz servisního plavidla a remorkéru Beskydy**
- **provoz přístavů, přístavišť a servisních míst**
- **správa přístavního území ČR v Hamburku**

Za posledních 20 let jsme pro plavbu:

- obnovili 33 km Vltavské vodní cesty mezi Českými Budějovicemi a Týnem nad Vltavou se 4 zdymadly a 2 přístavy (1)
- zajistili povodňovou ochranu plavidel na Labi - 4 ochranné přístavy a stání (2)
- vybudovali 4 modernizované přístavní zdi (3)
- zmodernizovali 6 plavebních komor na Labi (4)
- zvýšili podjezdové výšky mostů na Labi na 5,25 m (5)
- odstranili nebezpečnou úžinu Chvatěruby na Vltavě (6)
- postavili 7 přístavišť pro osobní a rekreační plavbu na Labi a Vltavě (7/8/9)
- zmodernizovali a obnovili plavební komory Bažova kanálu (10)
- postavili 14 přístavišť a 1 přístav na Bažově kanále (11/12)
- provozujeme remorkér BESKYDY (13)

V souladu s vládou přijatou Konceptí vodní dopravy pro období 2016 až 2023 máme v plánu:

- výstavbu Plavebního stupně Děčín (14)
- zvýšení parametrů Vltavské vodní cesty v úseku Praha – Mělník (15)
- prodloužení Bažova kanálu do Hodonína a Kroměříže (16)
- vybudování 16 přístavišť pro osobní a turistickou dopravu na Labi a Vltavě (17)
- a řadu dalších důležitých staveb (18)





*Přístaviště Praha - nábřeží E. Beneše*

(9)



*Přístaviště Kostelany*

(11)



*Modernizace PK Petrov*

(10)



*Přístav Petrov*

(12)



*Zadokolesový remorkér, Beskydy*

(13)



*Výstavba plavebního stupně Děčín - vizualizace*

(14)



Výstavba přístavu Nymburk - vizualizace

(17)



Modernizace PK Hořín - vizualizace

(15)



Výstavba PK Rohatec - vizualizace

(16)



Výstavba lodního výtahu Slapy - vizualizace

(18)

# České přístavy změnil v Hamburku adresu, stát se o ně příliš nestaral

Tomáš Cafourek – idnes.cz

28. února 2018

Ke zdárnému konci se chýlí komplikovaná a zdouhavá výměna pozemků, které využívají čeští rejdaři v Hamburku. Česko za Vltavský a Sálský přístav dostane přibližně stejně velké území v přístavu Kuhwerder, který se nachází zhruba tři kilometry dále po proudu Labe. Úřady nyní dojednávají technické podmínky výměny.

*„Nabídnuté území v přístavu Kuhwerder by mohlo splňovat požadavky České republiky, aby místo mohlo sloužit moderní logistice a pomohlo českým podnikatelům v obchodu s celým světem. Nyní o nabídnutém území jednáme. Řešíme například, kdy je možné přístav vyměnit nebo kolik bude stát pronájem,“* řekl ministr dopravy Dan Ťok.

*„Věřím, že se letos dohodneme a v následujících letech k výměně skutečně dojde,“* dodal ministr.

V současnosti Česko za pronajatá území platí nižší nájemné, než je u skladových a přístavních ploch v Hamburku obvyklé. Zmíněnou dvojici přístavů má pronajaté na základě Versailleské smlouvy od roku 1929 na 99 let. Ve stejném roce ještě přikoupilo třetí přístav, takzvaný Peutský, kterého se ale plánovaná výměna netýká.

Přestože aktuální nájem vyprší do deseti let, Česko má

podle mluvčího Ředitelství vodních cest (ŘVC) Jana Bukovského na základě mezinárodní dohody opci k pronájmu území na dalších 50 let. Toto období sahající do roku 2078 chce Česko využít, rádo by dosáhlo dohody na ještě delší dobu.

## **Stát se o přístavy nestaral**

Dlouhodobé plány na využití českých přístavů v Hamburku jsou ale v ostrém kontrastu s tím, jak stát tato území dosud spravoval. Ještě před pár roky totiž zmiňované přístavy Česko prakticky nevyužívalo a jejich vybavení včetně budov postupně chátralo.

Situace se změnila až po roce 2014, kdy se Hamburk rozhodl ucházet o pořádání olympijských her v roce 2024 a v okolí Labe plánoval vytvořit olympijskou vesnici. Česku tak hrozilo, že by plánovaná výstavba omezila, nebo zcela znemožnila přístup lodí k českému území. Součástí projektu totiž bylo i několik mostů, které by výrazně omezily velikost lodí, které by na místo mohly doplnout.

Ministerstvo dopravy vzápětí oznámilo plán na masivní rekonstrukci českých přístavů v Hamburku, do které



Česká přístavní území Saalehafen Peutehafen se nacházejí na pomezí námořní a říční části hamburského přístavu

chtělo investovat 100 až 150 milionů. Cílem bylo vrátit do zchátralého území nákladní loď. „Chceme, aby přístavní území v Hamburku sloužilo především jako zázemí pro české podnikatele a pro stát dával jeho provoz ekonomický smysl,“ uvedl v dubnu 2015 Dan Ťok.

Na slibované velké rekonstrukce ale nakonec nedošlo, mimo jiné i kvůli návrhu na výměnu území. Jednou z mála uskutečněných investic byla oprava oplocení Vltavského a Sálského přístavu za zhruba sedm milionů korun, která začala v polovině roku 2015. V říjnu přitom už začaly úřady s Hamburkem vyjednávat o výměně území.

### Šance pro velké lodě

Zájem o výměnu území přetrvál i poté, co obyvatelé města v referendu rozhodli o tom, že se Hamburk olympijské kandidatury vzdá. Město plánuje prostor současných českých přístavů využít pro komerční výstavbu.

**I pro českou stranu ale má být výměna zhruba 30 tisíc metrů čtverečních výhodná. Přístav Kuhwerder umožňuje přístup i velkých námořních lodí, zatímco do stávajících českých přístavů výše proti proudu mohou kvůli mostům vplouvat pouze říční lodě.**

Lákadlem je rovněž 300 metrů dlouhé nábřeží a kvalitnější přístup k železniční i silniční infrastruktuře, po které může zboží přeložené z lodí pokračovat dále k zákazníkům. Plánované rekonstrukce mají pokračovat pouze v Peutském přístavu, u kterého je jisté, že jej čeští lodní dopravci budou využívat i do budoucna.

Během letošního roku zde ŘVC chce začít rekonstruovat víceúčelovou budovu, u které se připravuje obnova obvodového pláště. Rekonstrukci čeká rovněž přístaviště pro krátkodobé stání říčních lodí, které zde čekají na vykládku a nakládku. Celkem jde o rekonstrukce za 20 milionů korun.



Se zachováním českého přístavního území Peutehafen stát počítá

Zdroj: bildarchiv-hamburg.de

# Rozvoj vodní dopravy je ve veřejném zájmu, nutné je postavit plavební stupeň Děčín, rozhodla vláda

**Převažujícím veřejným zájmem je další rozvoj vodní dopravy, kvůli kterému je nutné postavit plavební stupeň Děčín. Rozhodla o tom vláda s tím, že ochranu evropsky významných lokalit vyřeší kompenzační opatření.**

*„Podmínkou ke schválení koncepce vodní dopravy je stanovení kompenzačních opatření k ochraně evropsky významných lokalit Labského údolí a Porta Bohemica, kde má stát plavební stupeň Děčín. Opatření připraví Správa Národního parku České Švýcarsko a budou vládě ministrem životního prostředí předložena do konce června letošního roku. Poté bude Koncepce vodní dopravy předložena vládě ke schválení“, říká ministr dopravy Dan Ťok.*

Provoz vodní dopravy vykazuje relativně nízký vliv na životní prostředí, zároveň je energeticky málo náročná. To jsou podle vlády hlavní důvody, proč je nutné se i v České republice zabývat možnostmi využití jejího potenciálu. Vodní doprava má v tuzemsku velmi nízký podíl v nákladní dopravě, proto je hlavním cílem koncepce vytvářet podmínky pro její větší využívání při současném snižování jejího vlivu na životní prostředí. Realizací plavebního stupně Děčín bude vodní cesta ke státním hranicím s Německem kompletní.

Jednotnou koncepcí bude mít vodní doprava v České republice vůbec poprvé. Materiál rozpracovává národní strategický dokument Dopravní politika ČR pro období 2014–2020 s výhledem do roku 2050. Definiuje předpoklady dalšího rozvoje vodní dopravy a zároveň deklaruje, co musí stát v oblasti dopravy učinit v rozvoji vnitrozemských cest, v oblasti bezpečnosti, udržitelného rozvoje, ekonomiky a životního prostředí.



Vizualizace plavebního stupně Děčín

Zdroj: ŘVC ČR



## Poláci ožívují vodní cestu na Odře, otestovali přepravu hnojiv

Jan Šindelář – zDopravy.cz

Poláci se snaží po letech úpadku oživit lodní dopravu na řece Odře. Nejnověji testovala na přelomu října a listopadu chemička Grupa Azoty přepravu 250 tun hnojiv mezi svými závody v Kędzierzyn-Koźle nedaleko českých hranic a v Polici u Baltského moře. Plavba měla prověřit splavnost řeky, která byla po desetiletí zanedbávána a je zčásti zanesena bahnem. Zatím není jasné, zda bude firma téměř 700 kilometrů dlouhou cestu trvající šest dní opakovat.

*„V minulosti jsme tuto vnitrozemskou vodní cestu pro přepravu našich produktů využívali. Máme vlastní přístav a spojení s Gliwickým průplavem. Proto chceme podpořit vládní plány na vylepšení vodní cesty a využít obchodních příležitostí s tím spojených,“* uvedl manažer chemičky Kamil Bortniczuk.

Podle Andrzeje Klimeka, viceprezidenta společnosti OT Logistics, která plavbu zajišťovala, měla akce rovněž upozornit na důležitost chystaných investic do Odry. „Vni-

*trozemská vodní cesta může hrát důležitou roli v dodávkách zboží do přístavů u Baltského moře,“* uvedl Klimek. Jeho firma letos po letech obnovila i vodní přepravu uhlí z Gliwic do teplárny ve Vratislavi.

Současná polská vláda má s Odrou velké plány. Při nejbližší revizi (nejpozději v roce 2023) by ráda řeku zařadila do páteřní evropské dopravní sítě TEN-T, zároveň chce investovat (s pomocí evropských fondů) do vylepšení splavnosti a zajištění mezinárodních parametrů v přepočtu desítky miliard korun. Poláci počítají i s prodloužením splavného úseku z Koźle až do Ostravy, což by vyšlo na zhruba deset miliard. Na české straně se ale ještě nerozhodlo, české ministerstvo dopravy nicméně snahy Poláků o zařazení Odry do TEN-T podporuje.

Pětikilometrový Kedzierzynský průplav, který napojuje chemičku Azoty na vodní cestu, byl postaven za 2. světové války jako zárodek průplavu Odra-Dunaj. S Odrou jej spojuje Gliwický průplav.



Nákladní loď otestovala přepravu hnojiv přístavu AZOTY po Kedzierzinském průplavu (část průplavu Odra-Dunaj) Foto: Grupa Azoty



Přístav AZOTY byl v roce 1998 ještě hojně využíván. Foto: Bogusław Rogowski

# Bařův kanál slaví 80 let!

**Ing. Pavel Cenek** – ředitel Závodu Střední Morava, Povodí Moravy, s.p.

Bařák, jak je lidově nazýván Bařův kanál, není pouze vodní cestou, jak bývá často vnímán, ani není „jenom“ vyhledávanou turistickou atrakcí jihovýchodní Moravy. Bařův kanál je především výkladní skříní vodohospodářského řemesla. Tento uměle vytvořený multifunkční kanál se postupně stal symbolem vztahu člověka s přírodou. V letošním roce uplyne 80 let od vybudování Bařova kanálu a zahájení plavby na této vodní cestě. Takto významná událost nemůže zůstat bez oslav, které uvedení nejkrásnější české plavební cesty do provozu připomenou.

Do oslav výročí se zapojí města, dopravci, veřejně i soukromé organizace a samozřejmě vodohospodáři, kteří o Bařovu vodní cestu pečují. Mezi nejvýznamnější budou patřit akce pořádané správcem této vodní cesty, státním podnikem Povodí Moravy, které uspořádá ve spolupráci s obecně prospěšnou společností Bařův kanál. Součástí oslav bude křest nové knihy o Bařově kanálu, soutěž o proplutí plavebními komorami i soutěž o nejlepší foto z Bařova kanálu.

## Nová kniha o Bařově kanálu

U příležitosti 80. výročí Bařova kanálu vydává Povodí Moravy, s.p. publikaci věnovanou historii, současnosti i budoucnosti této moravské vodní cesty. Kniha s názvem Bařův kanál – Od myšlenky k nápadu je věnována nejen bařovskému géniu, ale i všem nositelům vodohospodářského řemesla v tom nejlepší slova smyslu. Kniha na-

bídne čtenáři nejen historickou exkurzi do doby, kdy se myšlenka na vznik této vodní cesty teprve rodila, ale odkryje také například možnosti i útočiště, která vodní cesta dnes poskytuje původní fauně i flóře. Kniha se rovněž věnuje každodenní činnosti, kterou Povodí Moravy, s.p. na oblíbené vodní cestě vykonává, a odhalí budoucnost a potenciál rozvoje plavby i dalšího využití Bařova kanálu.

Slavnostní křest knihy proběhne 1. 5. v rámci slavnostního zahájení plavební sezóny 2018 v přístavu Veselí nad Moravou.

## Hlavní akce k 80. výročí Bařova kanálu

**1. 5. Slavnostní zahájení plavební sezóny 2018 ve Veselí nad Moravou** – akce spojená s vodní poštou, rozesláním pamětních pohlednic a křtem nové knihy věnované historii Bařova kanálu

**8. 5. Bařáková regata v Uherském Hradišti** – akce spojená s představením největších osobních lodí na Bařově kanálu i plavidel Povodí Moravy, s.p., SPS, PČR a dalších

**16. 6. Den s Povodím Moravy v Uherském Hradišti** – akce určená malým i velkým, jejíž součástí bude expozice věnovaná Bařovu kanálu i vyhodnocení soutěže Bařák story

Oslavy vyvrcholí v měsíci září **mezinárodní konferencí věnované Bařovu kanálu v souvislostech**, která se bude konat ve Starém Městě u Uherského Hradiště.



**BAŘŮV KANÁL**  
Od myšlenky k nápadu



## Soutěže na Bařově kanálu

**Proplutí všemi plavebními komorami** – kdo propluje všemi plavebními komorami a nasbírá 13 razítek, bude zařazený do losování o hodnotné ceny, jako je například víkendový pronájem hausbótu, let balónem a mnoho dalších.

**Fotografická soutěž** – autoři nejkrásnějších 20 fotek získají od Povodí Moravy, s.p. hodnotný vodácký balíček nebo knihu o Bařově kanálu.

**Bařák story** – soutěž o nejlepší komiksový či fotografický příběh z Bařova kanálu pořádaná ve spolupráci Povodí Moravy, s.p. a ICM Uherské Hradiště.

Všechny informace o soutěžích i akcích pořádaných Povodím Moravy, s.p. budou zveřejněny na speciálním webu k výročí Bařova kanálu, dostupném z [www.pmo.cz](http://www.pmo.cz)

Nová kniha o Bařově kanálu

**80.**  
**VÝROČÍ**  
**BAŤOVA**  
**KANÁLU**

INFORMAČNÍ CENTRUM PRO MLÁDEŽ UHERSKÉ HRADIŠTĚ  
VE SPOLUPRÁCI S POVODÍM MORAVY, S.P. POŘÁDÁ VÝTVARNOU SOUTĚŽ

# BATÁK STORY

NAKRESLETE, ČI NAMALIJTE  
KOMIKS, NEBO NAFOŤTE  
FOTOSTORY S NÁMĚTEM PŘÍBĚHU,  
ODEHRÁVAJÍCÍHO SE NA BATOVĚ  
KANÁLE.

SOUTĚŽIT MOHOU  
DĚTI A MLÁDEŽ, DĚTSKÉ KOLEKTIVY,  
ŠKOLY A ZÁJMOVÉ KROUŽKY  
OD 1. 2. 2018 DO 31. 5. 2018.

V ČERVNU  
VŠECHNA DÍLA VYSTAVÍME A VYHLÁŠÍME  
3 VÍTĚZE Z KATEGORIE KOMIKS  
A 3 VÍTĚZE V KATEGORII FOTOSTORY.

PODEPSANÉ SOUTĚŽNÍ PRÁCE DORUČTE NA INFORMAČNÍ CENTRUM  
PRO MLÁDEŽ NEBO NA MĚSTSKÉ INFORMAČNÍ CENTRUM NA MASARYKOVĚ  
NÁMĚSTÍ 21, 686 01 UHERSKÉ HRADIŠTĚ.

**ICM**  
Uherské Hradiště



**MŠMT**  
MINISTERSTVO ŠKOLSTVÍ,  
MLÁDEŽE A TĚLOVÝCHOVY

# Model plavební komory na vodním koridoru D-O-L v českotřebovském muzeu

**Mgr. Jana Voleská – ředitelka, Městské muzeum Česká Třebová**

Koncem roku 2015 doznala expozice Městského muzea Česká Třebová významného obohacení. Do její části věnované vodní dopravě, přesněji genezi myšlenky na zřízení vodního koridoru Dunaj-Odra-Labe, na jejíž přípravě se podílela také obecně prospěšná společnost Plavba a vodní cesty, byl nainstalován funkční model plavební komory. Jeho rozměry činí 3,5 x 1,4 m. Napuštěn je destilovanou vodou.

Po uvedení do chodu lze na modelu plavidla, který je součástí tohoto celku, sledovat, jak vpluje do plavební komory, jak se tato uzavře, vyrovnají se hladiny do potřebné výšky a plavidlo komoru opustí. Protože model je zapracován do krajinného terénu a doplněn droboučkou staťáží (stromy, keře, lidé, zvířata, automobily, traktor a podobně), poskytuje jeho sledování nejen technické

poučení, ale také estetický zážitek.

Tento objekt dodala firma PK model s.r.o. Praha, která se specializuje právě na tvorbu modelů rozmanitého typu. Údržba tohoto modelu je sice dosti náročná, vzhledem k návštěvnické oblíbenosti tohoto exponátu se ale vyplatí.

Dovolují si pozvat zájemce o plavbu k návštěvě jediné trvalé expozice v České republice věnované vodnímu koridoru Dunaj-Odra-Labe.

## ADRESA MUZEA

Městské muzeum Česká Třebová  
Klácelova 11, Česká Třebová

## OTEVÍRACÍ DOBA MUZEA

Denně mimo pondělí 8–18 hodin



Josef Podzimek,  
Petr Forman,  
Tomáš Kolařík

O dokončení vodního koridoru  
Dunaj-Odra-Labe

O dokončení vodního koridoru Dunaj-Odra-Labe



# NOVÁ KNIHA

Nová kniha autorů Josefa Podzimka, Petra Formana a Tomáše Kolaříka o 152 stranách popisuje historii, současnost, ale především přednosti vodního koridoru Dunaj-Odra-Labe. Účelem knihy je propagace dokončení tohoto vodního koridoru jako nedílné součásti evropského dopravního systému. Detailně jsou také popsány přednosti vnitrozemské vodní dopravy. Pro porovnání a vysvětlení, že se nejedná o megalomanský projekt, kniha popisuje aktuální podobné projekty ve světě – mj. německý průplav Rýn-Mohan-Dunaj, francouzský průplav Seina-sever, ruské průplavy pěti moří, čínský Císařský průplav nebo námořní Panamský a Suezský průplav.

Cena: 261,- Kč

objednávejte na [www.kosmas.cz](http://www.kosmas.cz)

# Nový polský způsob pro komunikaci s ekologií k obraně proti ekoterorismu

Předseda Fondu Konstruktivní Ekologie ECOPROBONO dr. Grzegorz Chocian jako expert Programu Polska 3.0 prezentoval na konferenci Krynica Zdrój ve dnech 6.–8. 9. 2016 názor na jednu z klíčových příčin, jejíž důsledky pocítujeme, kterou je absurdní právo na oceňování vlivu na životní prostředí, jehož uplatňování v důsledku způsobuje paralýzu investic. Od roku 2009 bylo k vydaným rozhodnutím podáno 50% odvolání a po roce 2013 již bylo uplatněno 100% odvolání. Procedury rozhodnutí trvají až 7 let. Příčinou krize je chybějící nedostatek normativů z výzkumu přírodních vlivů. Chybí mapy s inventarizací a valorizací přírody státu.

Dr. Chocian očekává, že takový materiál **zmenší ekoteroristům možnost blokování investic**, poslouží Fondu Konstruktivní Ekologie ECOPROBONO, jako velmi

významný způsob proti zpoždění veřejných i privátních investic, zvláště těch potřebných a liniových. Podle názoru dr. Chociana by v případě odblokování více užitečných investic, mohly být realizovány vybrané investice vyšší rychlostí než v současnosti.

**Do Fondu přispívají investoři hlavně liniových staveb s cílem podpořit odbornou komunikaci s životním prostředím, urychlit projednávání projektů staveb, posílit obranu proti neodborným povitým hodnocením staveb využívaných ekoteroristy. Jeho posláním je prosazení objektivních parametrů a kritérií do praxe posuzování staveb v resortu životního prostředí.**

Dle Magazínu OZEON Inny wymiar ekologii pro XXIV Forum Ekonomiczne Krynica-Zdrój 6.–8. 9. 2016 uvedl jako cestu vhodnou k následování Ing. Pavel Neset, CSc..

## Oderská vodní cesta jako osa „zeleného dopravního koridoru“ - součást Programu Polska 3.0



Dle koordinátorky programu Polska 3.0 Angeliky Jaroslawske nastupuje na Odře díky tomuto programu po desetiletích, kdy byla vnitrozemská plavba v Polsku marginalizována, intenzivní rozvoj, který je významným impulzem k rozvoji hospodářství

Polska. Vodní hospodářství a jeho rozvojová politika ovlivňuje mnoho ekonomických aspektů. **Vnitrozemská vodní doprava má značný vliv na udržení rovnovážného systému dopravy.** Je jedna z nejlevnějších a jedna z nejvíce příznivých pro životní prostředí. Jedním z nadřazených cílů evropské dopravní politiky je harmonické sloučení dvou cílů; jednak harmonické zlepšení vnitrostátní i mezinárodní dopravy spolu s ochranou životního prostředí. Pro zachování rovnováhy dopravních systémů musí vzrůst význam systémů příznivých životnímu prostředí a umožní **vybudovat velmi konkurenční systém s nízkoemisním hospodářstvím.**

V zásadě vnitrozemská vodní doprava na řekách je prvkem ekologických politik mnohých států i v Evropské unii, neboť je to doprava nejlevnější, emitující nejméně znečištění do ovzduší a produkuje nejméně nehod. **Hospodářské využití vnitrozemské vodní dopravy v Polsku vyžaduje nastolení změn ve využívání vodní dopravy.** Zařazení Odry do systému evropských vodních cest, jakým má být projekt propojení Dunaje s Odrou, povede k širšímu propojení Baltického a Severního moře s mořem Černým a Středozemím. Je to největší plavební projekt ve střední Evropě. Využívat tuto magistralu budou evropské země i pro spojení s zeměmi Dálného východu pomocí železnice, která má převzít přepravu až 1/3 zboží přepravovaného po moři. To umožní **Nadnárodní Logistické Centrum v Gorzyckách-Věřnovicích.** Součástí plavebního spojení má být i Slezský kanál navazující na vodní cestu D-O-L, který propojí Vislu v Osvětimi s Kuźniou Raciborskou na Odře. Splavnou Vislou bude napojen Krakov na evropské vodní cesty a námořní přístavy.

**Modernizace hydrotechnických děl na Odře je potřebná též z mimoplavebních vodohospodářských důvodů**, především pro ochranu proti povodním, pro uchování vody k využití za sucha i pro zemědělství a průmysl, umožní to využít i možnost přečerpávání vody z Dunaje. Modernizace Odry je mimo to důležitá pro krajiny tvorbu a rozvoj turismu Nadodří.

Z Magazínu OZEON Inny wymiar ekologii pro XXIV Forum Ekonomiczne Krynica-Zdrój 6.–8. 9. 2016) rešerši zpracoval Ing. Pavel Neset, CSc



*Sdružení pro rozvoj Moravskoslezského kraje z.s.*  
&  
*Górnooląska Agencja Promocji Przedsiębiorczości sp. z o.o.*  
srdečně zvou na - *serdecznie zapraszają na*

# ODERSKÉ FÓRUM FORUM ODRZAŃSKIE

Kędzierzyn-Koźle - Racibórz - Chałupki/Bohumín - Ostrava - Mošnov

*29.05.2018, Bohumín (CZ), Hotel Pod zeleným dubem*

Fórum se uskuteční v rámci realizace projektu ODRA OK, který se zabývá využitím potenciálu usplavněné Odry pro zvýšení přístupnosti i atraktivity přeshraničního regionu.

*Forum odbędzie się w ramach realizacji projektu ODRA OK, który dotyczy wykorzystania potencjału żeglownej Odry w celu zwiększenia dostępności i atrakcyjności regionu transgranicznego.*



PŘEKRAČUJEME HRANICE  
PRZEKRACZAMY GRANICE  
2014—2020



EVROPSKÁ UNIE / UNIA EUROPEJSKA  
EVROPSKÝ FOND PRO REGIONÁLNÍ ROZVOJ  
EUROPEJSKI FUNDUSZ ROZWOJU REGIONALNEGO

Projekt ODRA OK je spolufinancován Fondem Mikroprojektů Euroregionu Silesia  
*Projekt ODRA OK jest dofinansowany przez Fundusz Mikroprojektów Euroregionu Silesia*  
registrační č. projektu /nr. rejestracyjny projektu: cz.11.2.45./0.0/16\_013/0000819



**Jsme tam,  
kde nás potřebujete.**

**[www.toitoy.cz](http://www.toitoy.cz)**



# Prístav Stuttgart verzus prístav Bratislava

**Ing. Matej Vaníček** – býv. riaditeľ odboru vodnej dopravy, Sekcia vodnej dopravy Ministerstva dopravy, výstavby a regionálneho rozvoja Slovenskej republiky

V pohorí Schwarzwald v Baden-Württenbergu v Spolkovej republike Nemecko pramenia dve sesterské rieky Dunaj a Neckar - dlhá 370 km s priemernou ročnou vodnatosťou asi 140 m<sup>3</sup>/s (skoro ako rieka Váh). Vlieva sa do rieky Rýn pri Manneime a na jej toku sa nachádzajú významné prístavy ako Stuttgart, Plochingen a Heilbronn, ale tiež krásne historické univerzitné mesto Heidelberg. Vďaka regulácii rieky a mnohým plavebným stupňom je splavná na dĺžke 270 km od ústia pre plavidlá kategórie Va (dĺžka 95-110 m, šírka 11,4 m, ponor 2,5-2,8m). Majestátny Dunaj sa oproti tomu hrdí dĺžkou 3000 km s rádom vyšším priemerným ročným prietokom 2500 m<sup>3</sup>/s. Na Dunaji, približne v polovici 3500 km dlhej transkontinentálnej vodnej cesty Rýn-Mohan-Dunaj sa nachádza tiež najväčší slovenský vnútrozemský a významný dunajský prístav Bratislava.

**Dobrý príklad:** Prístav Stuttgart, 250 km od ústia rieky Neckar, druhý podľa výkonov v Baden-Württenbergu, profituje hlavne z významného priemyslu tejto oblasti. Na celkovej ploche prístavu 100 ha je umiestnených cca 50 podnikov, ktoré zamestnávajú rádom 3000 zamestnancov. Pritom spoločnosť správy prístavu so svojimi trinásmi zamestnancami na princípe modelu „landlord“ (vlastníka pozemkov), vykonáva správu infraštruktúry prístavu, teda pozemkov, prístavných hrán, ciest, kolajníc a ostatných sietí. Všetky pozemky sú prenajaté a správa koná tak aby zabezpečila nájomcom najlepšie podmienky pre výkon ich činností. V minulom roku bolo investovaných 3,2 mil. € na údržbu a výstavbu infraštruktúry a podobne tomu bude aj tento rok. Tieto investície sa rentujú. Výkony prekladu v roku 2017 stúpili na 3,9 mil. ton oproti 3,1 mil. v roku 2015, čo je nárast o 25 %. Pre vodnú dopravu to znamenalo zvýšenie výkonov o 3,8%, na 1,1 mil. ton/rok a zvyšok pre železnicu až o 11,7%, t.j. 2,8 mil. ton/rok. Pre prístavnú spoločnosť Hafen Stuttgart GmbH to predstavuje ročný obrát 11,5 mil € so ziskom 5,9 mil. €. Prístav ponúka v troch bazénoch prekladacie hrany s celkovou dĺžkou 4900 m. Silá prístavu majú objem na uskladnenie 82 tis. ton poľnohospodárskych produktov a nádrže na minerálne oleje majú kapacitu 55 tis. m<sup>3</sup>. K dispozícii sú tiež spevnené plochy pre skládky o rozlohe 360 tisíc m<sup>2</sup>. V minulom roku bolo v prístave obslužených 1129 nákladných lodí. Medzi časom sa ale Stuttgart stal metropolou trimodálnych prístavov (križovatka vodnej, cestnej a železničnej dopravy). Doposiaľ sa v prístave Stuttgart prekladali ročne kontajnery s celkovým objemom 86 tis. TEU (ekvivalent 20stovkových kontajnerov). Podľa všetkých prognóz a pretrvávajúceho trendu je však tento potenciál výrazne väčší. Sú to nielen prepravy medzi námornými prístavmi a vnútrozemím ale tiež vnútro kontinentálne prepravy. Objemy prekladov tovarov v prístave Stuttgart by mohli vzrásť na štvornásobok, kapacita rieky Neckar to kapacitne zvládne. Preto sektor vodnej dopravy vytrvalo apeľuje na spolkovú vládu, aby investovala do rozvoja vodných ciest a to nie len na Neckare ale aj na Rýne, nakoľko sa dá reálne očakávať následný nárast výkonov vodnej dopravy o 40%. Prístavy ktoré sa na týchto vodných cestách nachádzajú sa vedia postarať o nové alternatívne prepravné ponuky ale nevyhnutne k tomu

potrebujú spoľahlivú, výkonnú a bezpečnú vodnú cestu.

**U nás na Slovensku** máme tiež prístav na veľtoku Dunaja na vodnej ceste naprieč kontinentom dlhej 3500 km. Napriek všetkému je Bratislava ešte stále významný prístav s výkonom prekladu 2 mil. ton/rok, a viac. Cez Bratislavu pritom po Dunaji prechádza 6 - 8 mil. ton tovarov ročne. Na kajutových plavidlách tranzitujúcich po Dunaji cez naše mesto sa ročne prevezie do milióna pasažierov a väčšina z nich aj v prístave zakotví. Medzi Viedňou a Bratislavou prenáša 2x denne rýchla osobná lodná doprava twin-city Liner a tiež „svoju trošku“ prilieva na mlyn turizmu Bratislavy. Možno by si za to všetko zaslúžila normálne vodná doprava uznanie, miestnu popularitu a hospodársku autoritu. Skutočnosť je však iná, s menšími alebo väčšími prestávkami, sa už viac ako dve desaťročia opakujú, či už zo strany mesta, územných plánov, alebo developerských projektov, snahy o likvidáciu nie len starého Zimného prístavu ale aj nedávno vybudovaného prístavného bazéna Pálenisko, teda fakticky celého prístavu. Ako je to možné, že takýmto snahám nepredchádzajú úvahy o potrebe budovania kapacít pre zabezpečenie novej výkonnej lokality pre toto významné hospodárske odvetvie, keď už má mesto takúto „akútnu“ potrebu rastu vo forme polyfunkčnej zástavby práve v Prístave Bratislava? Ide naozaj len o bezohľadný, zištný až nekálny záujem o prevod štátnych pozemkov súkromnému developerskému podnikaniu?

**Za akým účelom bola vytvorená spoločnosť Verejný prístav?** História prístavu v Bratislave siaha stáročia do minulosti, ale stavba bazénov Zimného prístavu do počiatkov Československej republiky na prelome dvadsiatich a tridsiatich rokov. Zásluhou tohto prístavu zažila vodná doprava u nás mimoriadne rozmach. Vznik spoločnosti pre správu verejných prístavov v Bratislave, Komárne a Štúrove v roku 2008 bol strategickým rozhodnutím vlády. Obchodná spoločnosť Verejný prístav, a.s. so 100 % majetkovou účasťou štátu so základným imanom vo výške 17 mld. Sk (564,3 mil EUR) bola založená za účelom zabezpečenia prípravy a realizácie výstavby verejných prístavov, vrátane spracovania krátkodobých a dlhodobých koncepcií rozvoja a ich realizácie, evidencie prenajímania pozemkov a vyberania úhrad za ich používanie a ďalších činností, ktoré bezprostredne súvisia s nakladaním majetku v územných obvodech verejných prístavov. Špecifikom tejto spoločnosti je charakter majetku. Ide o prioritný investičný majetok štátu (PIM) vo verejných prístavoch v Bratislave, Komárne a Štúrove, konkrétne pozemky a zariadenia vo verejných prístavoch a nakladanie s týmto majetkom v súlade s zákonom č. 500/2007 Z. z..

**Aktuálny stav:** Dnes sa píše rok 2018 a je zjavné, že plnenie tohto uznesenia má značné nefunkčnosti. Pre ilustráciu skutkového stavu by bolo možné uviesť komentáre z pohľadu legislatívno - organizačných nástrojov pre zabezpečenie rozvoja Verejných prístavov a vodnej dopravy na Slovensku v reakcii na viaceré uverejnené štúdie a vizualizácie o novom využití Zimného prístavu v Bratislave ako polyfunkčnej štvrte s vylúčením funkcie verejného prístavu (napr. štúdie ateliéru JANREVAJ Design). V čom tkvie táto trvalá snaha o likvidáciu strate-





Moderní centrum Bratislavy se podél Dunaje blíží k Zimnímu přístavu

gicky, ekonomicky a národohospodársky významného subjektu? Dá sa to zdôvodniť len ponukou developerov na zástavbu prístavu exkluzívnymi objektami občianskej vybavenosti? Zrejme tí ktorí tieto tlaky vyvíjajú nevedia celkom správne zoradiť hodnoty. Nevedia asi čo je vodná cesta a ani aký význam v rámci Európy Dunaj má a aké možnosti pre krajiny a mestá ktoré na jeho brehu ležia poskytuje, alebo by poskytovať mohol. Existenciu prístavov na rieke žiadna hospodárska politika nebagatelizuje, ale naopak ju podporuje. Tento verejný záujem na Slovensku reprezentuje spoločnosť Verejné prístavy, a.s. Vo svojich rozvojových úvahách sa môže zapodievať zámenou súčasnej lokality prístavu za novú, ale aktuálne by to boli príliš nereálne úvahy. Samozrejme súčasné imanie spoločnosti vo forme pozemkov nemieni „rozmeniť na drobné“. Je treba zdôrazniť, že úvahy o bratislavskom prístave nie sú v žiadnom prípade len problematikou mesta ale sú národné a nadnárodné. Právo na využívanie našich verejných prístavov a tým aj prístupu k Dunaju, si trvalo uplatňujú aj ekonomiky okolitých štátov, (najmä Poľsko, Česká republika a Ukrajina) a tak ako Belehradský dohovor zaväzuje podunajské pobrežné štáty udržiavať Dunaj splavný a zlepšovať podmienky pre plavbu, tak k tomu patrí aj trvalé zlepšovanie výkonov prístavov a nie ich redukovanie. Ako je možné, že tak významný dunajský prístav má také vážne existenčné a kompetenčné problémy, kým iné rastú a prosperujú, ako napríklad neďaleko od Gyóru maďarský prístav Gönyü, alebo popísaný prístav Stuttgart.

**Príčina vzniku gordického uzla:** Ešte v 80-tych rokoch minulého storočia na pôde prístavov Bratislava, Komárno a Štúrovo, podnikala výlučne národná plavebná spoločnosť Slovenská plavba dunajská, š.p. (SPD), ktorá vznikla v čase zániku federácie z pôvodnej Československej plavby dunajskej, š.p.. Spoločnosť už vtedy v majetkovej štruktúre zodpovedala dnešnej súkromnej spoločnosti Slovenská plavba a prístavy, a.s. (SPaP), nakoľko v súpise

štátneho majetku mala v správe prakticky všetko okrem pozemkov pod prístavmi. Pozemky boli v správe Štátnej plavebnej správy (ŠPS), ktorá viedla agendu o ich prenájme výlučnému nájomcovi SPD. Po delimitácii SPD (december 1996) vznikla nová štátna akciová spoločnosť SPaP s akcionármi v štruktúre 80% Fond národného majetku (FNM), 10% mesto Bratislava, 7% mesto Komárno a 3% Reštitučný investičný fond. V priebehu rokov 2000 až 2002 prebehala privatizácia ukončená odpredajom podielu FNM v hodnote 350 mil. SK novému súkromnému akcionárovi s väzbami na finančnú skupinu Penta. Táto privatizácia sa udiala vcelku bez záväzkov a nová súkromná spoločnosť SPaP tak získala kompletnú vybavenosť prístavov s výnimkou pozemkov.

Spoločnosť Verejné prístavy a.s. (VP), bola založená delimitáciou agendy správy pozemkov zo ŠPS, zlúčením s bývalým SPD a vkladom pozemkov štátu kategórie PIM v územnom obvode prístavov. Spoločnosť bola založená za účelom rozvoja a zveladovania vkladu štátu, vytvorenia konkurenčného podnikateľského prostredia a podmienok pre poskytovanie kvalitných služieb po vzore moderných prístavov na Dunaji a Rýne (landlord model). Skutočnosť je však taká, že temer po desiatich rokoch funguje v prístavoch model, ktorý je nezlučiteľný so snahami o jeho rozvoj, výstavbu, resp. modernizáciu. Jednoducho sa dá poukázať na chybnú privatizáciu, keď infraštruktúra prístavu (prekladacie hrany, inžinierske siete, cestná a železničná sieť) boli prevedené do vlastníctva súkromnej spoločnosti bez záväzkov a podmienok. Tento stav bráni akýmkoľvek snahám o zveladovanie prístavov, čoho výsledkom je súčasný dezolátny obraz exteriéru prístavov a kontinuálny pokles výkonov. Tiež viaceré pokusy o investície z fondov Európskej únie boli neúspešné so zdôvodnením problematických majetkových pomerov. Kým nebude vyriešený primárny problém vysporiadania majetkov, nedá sa očakávať progres v zlepšovaní pomerov v slovenských verejných prístavoch.

**Úloha dňa:** Vedenie VP v tejto súvislosti dlhodobé intenzívne rokuje s SPaP s cieľom dosiahnuť dohodu, ktorá je nezbytnou podmienkou spoločného záujmu o rast výkonov vodnej dopravy a teda aj výkonov prístavov. Prax štandardných verejných prístavov spočíva v prenájme pobrežnej prístavnej prekladacej hrany s prístupom železničnej a cestnej dopravy operátorovi tovarov za účelom priameho prekladu a príslušného pozemku za účelom skladovania tovaru resp. jeho ďalšej úpravy. Spravidla, aby sa učinilo zadošť hlavnej zásade verejného prístavu, by si každý operátor tovarov v prístave, ako napr. SPaP mal prenajať od verejného prístavu prekladacie nábrežné polohy úmerne k produkovanému výkonu (cca. 300 tis. ton / rok/polohu). Samozrejme zmluva o prenájme polohy je modifikovateľná vždy v závislosti od nárokov prekladaného tovaru a technológie, pričom ťažisko zmluvy je v dodržaní dohodnutého výkonu polohy a v prípade jeho nedodržania prechádza zisk pre prenajímateľa z pobrežného poplatku za preložené tony proporčne na nájomné za pozemok. Je paradox, že pri výkonoch nákladného prístavu cca 2 mil. ton / rok, má v prenájme SPaP 90% prekladacích polôh, ktorých je aktuálne v prístave 36, čo je vlastne monopolné využívanie prístavu, ďaleko pod jeho kapacitné možnosti. Tento stav má samozrejme svoju historickú podstatu zabetónovaní pôvodnými dlhodobými zmluvami, ale to je práve to, čo musí VP na povahu prístavu zmeniť. Zaručiť v prístave konkurenčné prostredie uvoľnením nevyužívaných prekladacích polôh SPaP pre ďalších možných operátorov tovarov. Dnes sú vlastne v nákladnom prístave mimo SPaP traja operátori tovarov, z čoho dvaja sú sesterskou spoločnosťou SPaP. Následkom tohto stavu SPaP tvrdí, že má zásadné slovo pri rozhodovaní o budúcej povahe využitia Zimného prístavu. Zdôvodňuje to vlastníctvom infraštruktúry prístavu (prekladacie hrany, spevnené plochy, cestná a železničná sieť, inžinierske siete,) a ostatný hnutelný a nehnuteľný majetok patriaci do kategórie superštruktúry (sklady, žeriavy, manipulačná technika a iné technologické vybavenie), vrátane 70 mil. € investícií, preinvestovaných od roku 2002, teda od sprivatizovania štátnej SPaP z majetkového portfólia Fondu národného majetku. V prípade reálneho záujmu zo strany developerov stojacich za objednávaním vizualizácii projektov na pôde verejných prístavov SPaP očakáva, že bude oslovená vzhľadom na investovateľnosť peniaze, hoci je v prístave len v podnájme. Možnosť dohody s VP vidia v získaní pozemkov pod zimným prístavom výmenou za infraštruktúru v prístavnom bazéne Pálenisko, údajne kvôli zlepšeniu podmienok pre rozvoj vlastného podnikania. Avšak priznanie možného záujmu o zmenu funkcionality Zimného prístavu, ktorý môže byť za touto ponukou, nepripúšťajú so zdôvodnením jeho vyťaženia národohospodársky dôležitými aktuálnymi tovarovými prúdmi a tiež tým, že jej investovanie na prenajatých pozemkoch štátu, za ktoré platí nájom, je neobvyklé a obmedzujúce.

**Investičné moratórium:** Pravdou ale je, že do infraštruktúry, ktorá je v súčasnosti v majetku SPaP, sa neinvestovalo pol storočia. Práve to spôsobuje neutešený pohľad na prístav, čo popudzuje nielen bratislavskú verejnosť, ale hlavne prevádzkovateľov vodnej dopravy ktorí kormidujú svoje lode s tovarmi do prístavu a svoje dojmy z neho následne šíria po celej Európe. Ministerstvo dopravy získalo v súčasnom investičnom období z európskych fondov samostatnú prioritnú os pre vodnú dopravu a sú pripravené projekty pre investície do prístavných hrán a polôh ktorých schválenie je podmienené preukázaním vzťahu k majetku. Podľa pravidiel európskych fon-

dov neprichádza pre SPaP takáto pomoc do úvahy. Jednalo by sa o nedovolenú štátnu pomoc. Ponuka SPaP vlastne jasne deklaruje získanie celého Zimného prístavu do súkromného vlastníctva. To je však v rozpore s chápaním funkcie verejného prístavu, ktorý z poplatku za preklad tovarov a iných štátu dostupných zdrojov vytvára verejne dostupný priestor potrebný pre realizovanie potrieb prepravných procesov vodnou dopravou. Prístav v celku bol vždy verejný. Poistené je to práve tým, že sa rozprestiera na pozemkoch štátu. Nie časť infraštruktúry, ktorú ponúka SPaP za výmenu pozemkov, ale celá infraštruktúra, rozvody elektrickej energie, vody, plynu, kanalizácia, koľajivo, cestná sieť, prekladacie hrany, to všetko vo verejnom prístave musí najprv byť na liste vlastníctva VP. To však neznamená, že zmluvným prevádzkovateľom prístavu nemôže byť aj naďalej SPaP. Koľajivo v Zimnom prístave, ktoré si mieni SPaP ponechať vo svojom vlastníctve, je nevyhnutné pre železničnú obsluhu bazénu pálenisko (výťažná koľaj). Je nemysliteľné, aby prístupovú koľaj do susediaceho prístavu vlastnila konkurencia a inak technicky sa to riešiť nedá. VP boli zriadené zo zákona štátom, ako právnická osoba, za účelom podpory vodnej dopravy spôsobom vytvorenia konkurenčného prostredia pre efektívne využitie prekladacích hrán a príslušných pozemkov vo vymedzenom obvode verejných prístavov. Pre efektívne uplatnenie výkonov prekladu suchých tovarov by SPaP teoreticky postačilo 6 prekladacích polôh, čím by sa ich náklady za nájom pozemkov výrazne zmenšili. Existencia SPaP pri uplatnení ďalších operátorov v prístave by určite na ich vyprodukovanom zisku neutrpela. Treba postaviť na váhu súčasný „zabetónovaný“ stav s faktom, že aktuálna majetková štruktúra neumožní štátu realizovať zábery výstavby a rehabilitácie slovenských verejných prístavov.

**Snahy developerov:** Je nesporné, že ak by sa perspektívne reálne dalo uvažovať o premiestnení verejného prístavu do novej lokality, tak strata bonitných pozemkov v súčasnej lokalite Zimného prístavu by iste takýmto úvahám neprospeľa. O to viac, že úvahy o vstupe developerov do Zimného prístavu sa nedajú zosúladiť s predmetom činnosti a funkciami ani VP a ani s predmetom podnikania SPaP vo verejnom prístave v časti Zimný prístav. Pravidlá pre stavebnú činnosť realizovanú operátormi na pôde verejných prístavov, spadá do kategórie dočasných stavieb a podľa zákona o vnútrozemskej plavbe č.338/2000 Z.z. podlieha schváleniu Ministerstva dopravy a výstavby SR. Po ukončení svojej činnosti operátor dočasnú stavbu odstráni na vlastné náklady. Táto zásada orientuje aktivitu operátora na návratnú technologickú investíciu. Určite by bolo možné isté sprístupnenie územia zimného prístavu verejnosti, najmä v oblasti starého domu lodníkov v prepojení na objekt lodenice a starého lodného výťahu spolu s muzeálnym exponátom ťažného remorkéra Šturec. Mimochodom, stav úplne uzavretého a stráženého územia verejných prístavov je historickým pozostatkom a dodnes pretrváva u nás len z dôvodu súčasného monopolného charakteru skladby operátorov. Moderné európske prístavy najmä v šengenskom priestore už nie sú obohnané plotom. Každý operátor si zabezpečuje podľa potreby ostrahu svojej prevádzkovej časti sám, ako z dôvodu ochrany majetku, tak aj z bezpečnostného hľadiska. Uvádzané príklady, ako budova filharmónie v bývalom prístave v Hamburgu sú predsa len trocha odvážnou paralelou. Tu je potrebné uviesť, že príslušná časť prístavu v Hamburgu bola už mimo prevádzky desaťročia z dôvodu nedostupnosti pre plavidlá s veľkým ponorom a bola ako nevyhovujúca nahradená novými prístavnými bazénmi vo vhodnej lokalite.

**Závěrečný komentár:** Súčasnú nastavenie vzťahov smerujúce k likvidácii územia Bratislavského prístavu, pochádza predovšetkým vo všeobecnom meradle z nedostatočnej autority vodnej dopravy v okruhu kompetencií inštitútov mesta a vlády. Zrejme by žiadneho developera nenapadlo podniknúť na funkčných zariadeniach dopravy, keby k tomu nemal súhlas, alebo aspoň tiché požehnanie. Podobné tlaky na verejný prístav sú tiež v Komárne formou návrhov na zmeny územného plánu. Štát klasifikoval pozemky verejných prístavov ako strategicky dôležité pre zachovanie kontroly nad strategickými zariadeniami. Chybou ale bolo, že sa súčasne nenašla

forma ako ošetriť v procese privatizácie infraštruktúru, ktorá je teraz balvanom na ceste ďalej. Náprava súčasného stavu bude asi čosi stáť. Ak by partneri týchto rokov, samozrejme za podpory vlády, mali spoločný záujem o pozdvihnutie prosperity sektoru vodnej dopravy, tak by cestu našli. Inak dopadnú ako žobrák, ktorý sedí na debni zlata a nevie čo s ním. A mimochodom, ten „dobrý príklad“ s prístavom Stuttgart hlboko vo vnútrozemí na malej rieke Neckar neevokuje tak trochu riekou Váh s reálnym prosperujúcim trimodálnym uzlom v Seredi alebo Hlohovci? Rozvinutá priemyselná a poľnohospodárska oblasť v regióne tomu plne zodpovedá.



Soumrak nad Zimním přístavem

VÝLETNÍ A RESTAURAČNÍ LODĚ  
MORAVIA A CZECHIE

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

**AQUAVIA**  
Praha s.c.o.

WWW.LODMORAVIA.CZ

## Spoločnosť Slovenská plavba a prístavy zrekonštruovala ďalší remorkér

dobrenoviny.sk

28. březen 2018

Spoločnosť SPaP s ročnými tržbami 26 až 30 miliónov eur od roku 2008 celkovo investovala do rekonštrukcií, technológií a infraštruktúry 25 miliónov eur.

Bratislava 23. marca (TASR) – Spoločnosť Slovenská plavba a prístavy (SPaP) zrekonštruovala remorkér TR Muflon 4 za takmer 1,2 milióna eur. SPaP zároveň informovala, že ide o štvrtý vynovený remorkér, prvé tri prešli rekonštrukciou ešte v rokoch 2010 až 2011.

"Remorkéry typu TR Muflon sa vyznačujú veľmi dobrou kormidelnou schopnosťou a ovládateľnosťou, nízkou nadstavbou a nízkym ponorom. Na základe týchto skutočností a po analýze prevádzkových režimov, technického zhodnotenia a ekonomického prínosu pre spoločnosť sme sa rozhodli, že pristúpime k rekonštrukcii ďalších dvoch plavidiel typu TR Muflon," vysvetlil Jaroslav Michalco, predseda predstavenstva a generálny riaditeľ spoločnosti SPaP.

Tieto rekonštrukcie by mali pomôcť zvýšiť výkon a celkovú činnosť plavidiel, čo umožní prepravovať tovary vo väčších objemoch a pri väčšom rozptyle plavebných podmienok na Dunaji, tvrdí SPaP. **Objem prepravovaného tovaru sa podľa spoločnosti v posledných rokoch pravidelne zvyšuje, pričom od roku 2014 do roku 2017 narástol o viac ako 40 %.**

"Veľká časť vygenerovaných peňažných prostriedkov ostáva v podniku a investuje sa. Vďaka tomu sa zlepšuje situácia v slovenskej riečnej doprave, počet zamestnancov a pracovníkov neustále rastie. V súčasnosti je to okolo 800 zamestnancov, pracovníkov a dodávateľov služieb," priblížil Michalco s tým, že investície v minulom roku predstavovali viac ako dvojnásobok objemu z roku 2014 a dosiahli takmer 1,5 milióna eur.

Remorkér TR Muflon 3, ktorý spoločnosť v súčasnosti rekonštruuje, by mal byť dokončený v priebehu tohto roka. "Veríme, že investované financie prispievajú k ekonomickejšej a ekologickejšej prevádzke, a zároveň aj k rozvoju vnútrozemskej plavby na Slovensku," dodal Michalco.

Spoločnosť SPaP s ročnými tržbami 26 až 30 miliónov eur od roku 2008 celkovo investovala do rekonštrukcií, technológií a infraštruktúry 25 miliónov eur. Plavidlo TR Muflon 4 začala spoločnosť rekonštruovať v roku 2017.

SPaP pôsobí v oblasti prepravy, prekladu a skladovania tovarov, špedičných služieb, opráv, rekonštrukcie a stavby plavidiel. Zároveň poskytuje logistické služby spojené s prepravou tovarov na Dunaji aj na celej sieti európskych vodných ciest medzi Severným a Čiernym morom.



# Využití řek Ostravice, Odry a Opavy pro sportovní plavbu

Statutární město Ostrava připravuje v současnosti investiční záměr na využití řek Ostravice, Odry a Opavy pro sportovní (nemotorovou) plavbu. Investiční záměr zpracovává firma AQUATIS a.s. a měl by být hotov v červnu 2018.

Cíle projektu :

- Zajištění plynulého a bezpečného splouvání na řece Opavě od Hlučínského jezera s napojením do Odry až k hranicím s Polskem, což umožní zájemci např. zapůjčení lodky na Hlučínském jezeře a jejího vrácení v atraktivní lokalitě na Landeku.
- Na řece Odře splavnění od Polanky nad Odrou až do Bohumína s možností pokračovat dále do Polska.
- Výstavba slalomového kanálu pro mezinárodní závody u Hlučínského jezera s cílem zajistit kvalitní zázemí pro trénink a pořádání závodů (s možností pronájmu veřejnosti), které v regionu a na území Moravskoslezského kraje zcela chybí.
- Odstranění migračních bariér vodních živočichů
- Zvýšení turistického ruchu v lokalitě formou jednodenního či dvoudenního (v případě pokračování dále do Polska i vícedenního) splouvání s možností navazujících služeb (půjčovny lodí, kol a in-line bruslí, občerstvení apod.).

Navrhované akce jsou samozřejmě jen dílčím segmentem sportovní a rekreační plavby, který se týká jen menší

části veřejnosti. Je dobře, že studie popisuje i stav a potenciál po výstavbě Oderské vodní cesty Kožle-Ostrava, kdy bude možné rozvinout všechny formy rodinné rekreace, včetně obytných lodí, jachet, osobních lodí, případně lodí hotelových.

Splavnění bylo rozděleno do dvou na sebe navazujících etap v závislosti na předpokládaných investičních nákladech a naléhavosti realizace:

## I. etapa

- Výstupní a nástupní místa pro vodáky
- Balvanité skluzy
- Zabezpečení jezů a stupňů
- Tábořiště

Předpokládané investiční náklady: 42,8 mil. Kč

## II. etapa

- Sdružené objekty rybiho přechodu a sportovní proputi
- Umělý slalomový kanál v lokalitě u Hlučínského jezera, rekreační využití Vrbických jezer

Předpokládané investiční náklady: 161,8 mil. Kč

Zdroj: Magistrát města Ostravy



Revitalizovaná řeka Ostravice v centru Ostravy

# Strategický význam vodních děl

## Vodní dílo Švihov na Želivce se stalo terčem fiktivního útoku teroristů

Ing. Hugo Roldán – odd. styku s veřejností, Povodí Vltavy, státní podnik



**Členové integrovaného záchranného systému Středočeského kraje a pěší rota Aktivních záloh Krajského vojenského velitelství Praha nacvičili ostré nasazení na obranu vodního díla Švihov na Želivce.**

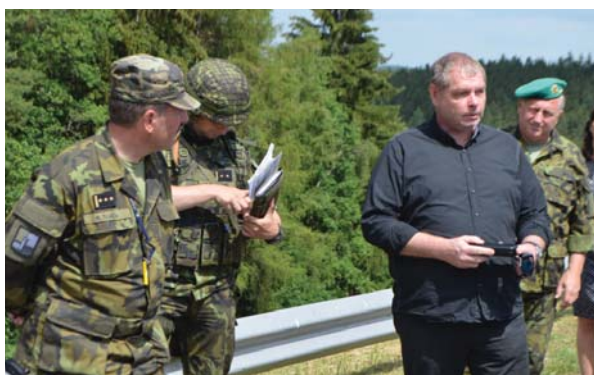
V úterý 13. června 2017 provedly výše jmenované útvary společné cvičení, kdy čelily fiktivnímu teroristickému útoku ze strany příslušníků tzv. Islámského státu na objekty vodárenské nádrže Švihov na Želivce. Námět cvičení vycházel z fiktivních zpráv zpravodajských služeb a měl za cíl prověřit souhrn a připravenost IZS a Aktivních vojenských záloh, ve spolupráci se správcem vodního díla státním podnikem Povodí Vltavy, při nenadálé hrozbě teroristického útoku.

Jak upřesnil velitel cvičení plukovník generálního štábu KVV Praha Roman Tkačík: „Pěší rota v počtu 120 vojáků, absolvovala přípravu operačního nasazení ve vojenském prostoru Boletice a v neděli 11. června převzala objekt vodního díla Švihov k nepřetržitému střežení a ochraně. Na přístupovém místě k hrázi zřídili vojáci kontrolní propouštěcí místo, tzv. check point a vybavili jej ostnatým drátem. Rozdělili si objekt hráze a přilehlých prostor na úseky pod dohledem tří čet, ozbrojených lehkými i těžkými pěchotními zbraněmi a připravili se odrazit případný útok. Vojáci ovšem předem nevědí, kdy, jakou silou a ze které strany útok přijde.“

Následné cvičení zahrnovalo simulovanou situaci napadení kontrolního stanoviště ozbrojenými teroristy, kteří byli následně zneškodněni, dále také činnost jednotek záchranného systému při ošetřování několika raněných vojáků. Při cvičení došlo rovněž k pokusu o kontaminaci vodní nádrže neznámou látkou, při kterém členové aktivních záloh zadrželi podezřelé osoby a následně potápěči Hasičského záchranného sboru zajišťovali vaky s neznámou krystalickou látkou a prozkoumali přilehlé dno vodní nádrže. Správci vodního díla následně zastavili odběr povrchové vody a pracovníci vodohospodářských laboratoří státního podniku Povodí Vltavy neprodleně zajistili vzorky vody k provedení potřebných rozborů.

„Toto cvičení velmi vítám, protože prověří naše schopnosti čelit reálné hrozbě, která je v tuto chvíli s ohledem na bezpečnostní situaci v Evropě od nás relativně daleko, ale my musíme počítat s každou eventualitou,“ řekl na místě generální ředitel státního podniku Povodí Vltavy

Petr Kubala, a dodal: „Je na místě připomenout si slova teroristů tzv. Islámského státu po útoku v Paříži v listopadu 2015, kdy pronesli: „Otravme jim potraviny, otravme jim vodu“. To je varovné poselství, na které nesmíme zapomínat, a toto cvičení je toho dokladem.“



# 100. výročí smrti námořníka Františka Rasche

PhDr. Jiří Lapáček – ředitel, Státní okresní archiv Přerov



František Rasch krátce před povstáním v uniformě vyššího poddůstojníka

Mnoho lidí již navštívilo malebnou Boku Kotorskou, záliv v Jaderském moři, obklopený vápencovým pohořím s nejvyšším vrcholem zvaným Lovčen. Ve východním cípu zátoky se nachází město Kotor, vyhlášené mezinárodní památkou UNESCO.

Boka Kotorská byla po Pule nejvýznamnějším rakousko-uherským válečným přístavem, kde na začátku roku 1918 bylo dislokováno 40 lodí a na 6000 námořníků. Většina mužstva byla ale již delší dobu nečinná, neboť situace v Jaderském moři nedovolovala ráznější akci. Dostavily se zásobovací potíže, které ale netrápily důstojnický sbor, jehož členové mnohdy na úkor mužstva vyživovali své rodiny, které měly přístup na paluby lodí. Na námořníky působily zprávy z domova, kam se mnozí již velmi dlouhou řadu let nedostali na dovolenou. Šířily se informace o bolševické revoluci v Rusku, mírovém vyjednávání v Brestu Litevském a o obsahu projevu amerického prezidenta W. Wilsona, v němž formuloval nové zásady vztahů mezi zeměmi a principy světového řádu. Zcela jistě zapracovala i nepřátelská propaganda. Dne 1. února v pravé poledne vypukla nejprve na křižníku Sankt Georg vzpoura, při které ozbrojení námořníci internovali důstojnický sbor včetně velitele křižníkové flotily kontradmirála Alexandra Hansu v podpalubí. Postupně se přidala většina posádek ostatních lodí. Námořníci zformovali své požadavky, mezi jiným lepší stravování, dovolené, ale také okamžitý mír bez anexí.

Před polednem 2. února se na palubu křižníku Sankt Georg dostal bocman František Rasch, který přibyl do boky na začátku roku 1918 ve funkci velitele osvětlovací skupiny v Kumboru. Prohlásil, že chce přispět k organizaci povstání a zabránit krveprolití. Stal se velitelem lodí, členem ústřední námořnické rady a mluvčím, který vyjednával s kontradmirálem Alexandrem Hansou. K likvidaci vzpoury byly aktivovány pozemní síly a z Puly vyplula flotila křižníků, která měla zabránit lodím vzbouřenců ve vyplutí z boky. Ráno 3. února již zcela opadlo prvotní nadšení, většina námořníků se vrátila k plnění svých povinností a pouze na Sankt Georgu se rozhodovalo o dalším osudu. Při hlasování, zda se má pokračovat nebo stáhnout červenu vlajku jako symbol vzpoury, byla většina pro ukončení vzpoury. František Rasch se vzdal kotradmirálovi a okamžitě nastalo zatýkání. Následoval stanný soud, který od-

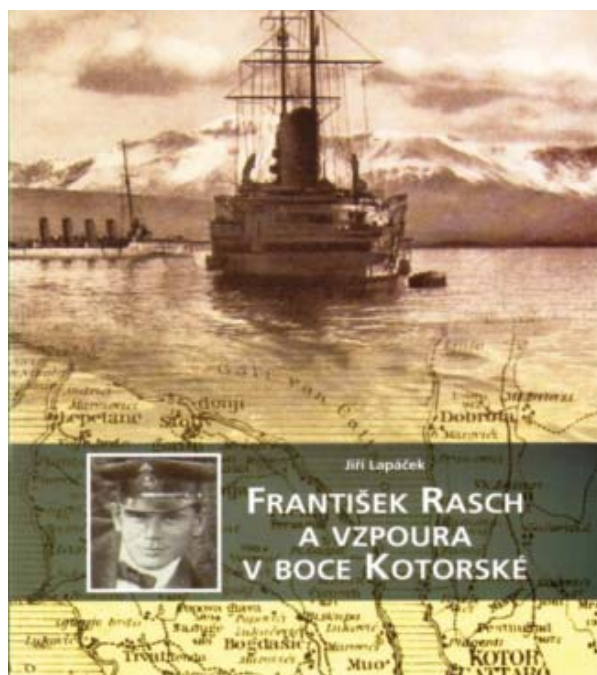
soudil čtyři námořníky, včetně Františka Rasche, jako hlavního organizátora, k trestu smrti. Rozsudek byl vykonán brzy ráno 11. února 1918 u hřbitovní zdi ve vesnici Škaljari nad Kotorem. Nachází se tu nyní památník.

František Rasch se narodil v Přerově 9. prosince 1889 v Přerově, ale po šesti letech se celá rodina Raschových odstěhovala do Opavy. Mladý František se přihlásil v 16 letech k rakousko-uherskému vojenskému námořnictvu a s výjimkou necelých dvou let v něm strávil celý svůj krátký život.

V Přerově je po Františku Raschovi pojmenováno náměstí, v minulém roce zrekonstruované, s prvky upomínajícími na vodu a námořní plavbu. Ve středu náměstí se nalézá pomník s bustou Františka Rasche od akademického sochaře Vladimíra Navrátila. Dne 11. února 2018 se na něm konala za spoluúčasti členů Jednoty Československé obce legionářské v Přerově „Jana Gayera“ připomínka stého výročí smrti Františka Rasche, které byla přítomna také náměstkyně primátora Kotoru Ljiljana Popovic Moskov. K pomníku položili věnce a květiny zástupci města, Policie ČR, spolků a společenských organizací. Odpoledne téhož dne proběhl v Mervartově sále Muzea Komenského v Přerově křest knihy František Rasch a vzpoura v Boce Kotorské.



Čestná stráž u pomníku Františka Rasche v Přerově dne 11. 2. 2018



Obálka knihy o Františku Raschovi

Výstava Národního technického muzea  
a Slovenského technického múzea



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



14. 3. 2018 ..... 2. 9. 2018



Kouzlo  
bakelitu  
v čaro  
bakelitu

Národní technické muzeum  
Kostelní 42, Praha 7



Košice ..... Praha



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



[www.stm-ka.sk](http://www.stm-ka.sk)

1918  
100  
2018

Ve spolupráci:



Partner NTM:



Hlavní mediální partner:



Mediální partner:





# Vzpomínka na Ing. Josefa Brandejse



V prvních dnech letošního roku odešel Ing. Josef Brandejš, člověk, který celý svůj profesní život zasvětil plavbě. Narodil se dne 29. dubna 1918 a letos by se dožil úctyhodných 100 let.

Autoři tohoto článku si vzali za úkol vzpomenout na Ing. Brandejse tak jak ho znali od doby, kdy nastoupil do funkce ředitele státního orgánu plavební správy dne 1. dubna 1969.

Do této doby se vnitrozemské plavbě věnoval jako zaměstnanec národního podniku Československá plavba labská, posléze Československá plavba labsko-oderská (dále jen ČSPLO). V rámci tohoto podniku byl v polovině padesátých let čtyři roky vedoucím jeho odbočky v Hamburku. Po nuceném přesunu ředitelství podniku ČSPLO z Prahy do Děčína k 1. červenci 1960 Ing. Brandejš, tak jako i další pražští zaměstnanci, z podniku ČSPLO odešel. Posléze pracoval jako vedoucí technického oddělení na ministerstvu dopravy, z kteréžto funkce byl jmenován ředitelem výše uvedeného státního orgánu.

Za zmínku stojí uvést, že zákonem č. 26/1964 Sb., o vnitrozemské plavbě byla mj. zřízena Státní plavební správa v Bratislavě, jako orgán vykonávající státní odborný dozor na vnitrozemskou plavbu s celostátní působností v Československé socialistické republice.

V souvislosti s federalizací státu v roce 1968 byly některé orgány státní správy včleněny do působnosti národních republik. Touto skutečností se národní Ministerstvo dopravy České socialistické republiky stalo mj. i ústředním orgánem státní správy pro vnitrozemskou plavbu. Do tohoto období spadá i rozhodnutí ministra dopravy této republiky ze dne 1. dubna 1969 zřídit Vedoucí pobočku Státní plavební správy v Praze a jejím ředitelem jmenovat Ing. Brandejse. Předpokládalo se, že umělý název „vedoucí pobočka“ nebude mít dlouhého trvání a začalo se hovořit o Českém plavebním úřadě a že orgány tohoto typu budou oficiálně zřízeny příslušným zákonem. K tomu však nedošlo, neboť vnitrozemská plavba byla, s ohledem na řízení plavebních podniků provozujících svou činnost i v zahraničí, z působnosti českého ministerstva dopravy vyčleněna a zařazena do působnosti federálního ministerstva dopravy.

Teprve v roce 1974 došlo k novelizaci výše uvedeného zákona o vnitrozemské plavbě, zákonem č. 126/1974 Sb., v kterém bylo stanoveno, že státní odborný dozor na vnitrozemskou plavbu vykonává federální ministerstvo dopravy a jemu podřízené organizace Státní plavební správa v Praze a Státní plavební správa v Bratislavě.

Tato informace je uvedena záměrně, aby bylo upozorněno na potíže, které musel Ing. Brandejš v této době

překonávat. Pod jeho vedením byl budován a následně vybudován **první novodobý orgán** státního odborného dozoru na vnitrozemskou plavbu s působností pouze na **území Čech a Moravy**.

Budování začalo opravdu od počátku a to jak po stránce technické, kdy bylo třeba získané místnosti vybavit nábytkem a přístrojovým vybavením, tak i po stránce odborné získáním pracovníků s patřičnou odbornou kvalifikací. V této době a i v době pozdější se projevil jeho **vysoce profesní, citlivý a ohleduplný postoj** při řešení běžných i složitějších odborných i čistě obecných úkolů. Na tuto dobu si Ing. Brandejš vzpomněl ve svých vzpomínkách, uveřejněných v Plavební ročence 2009 při příležitosti 90tého výročí orgánu státní správy ve vnitrozemské plavbě na území Československé republiky. A v nich v souvislosti s touto dobou uvedl jména Ing. Petr Šotola, Ing. Luděk Cidlina a Ing. Jaroslav Bimka, kteří obohatí tento článek o některé příhody charakterizující Ing. Brandejse.

Za vedení Ing. Brandejse se připravovala přeprava energetického uhlí ze Severočeské pánve do tepelné elektrárny Chvaletice s možností rozšíření této přepravy až do tepelné elektrárny Opatovice. Z hlediska přímé účasti Státní plavební správy, resp. její investiční složky bylo vybudováno překladiště uhlí v Lovosicích a to v sedmdesátých let minulého století s roční kapacitou 4 mil. tun s předpokladem až 10 mil. tun energetického uhlí. Nebyla to však jenom tato velká investice. Předcházela jí výstavba nábrežní zdi v ústeckém přístavu polským dodavatelem, jakož i příprava výstavby ústředního přístavu v Ústí nad Labem.

Na přelomu sedmdesátých a osmdesátých let Ing. Brandejš, v plné duševní i tělesné kondici odchází do důchodu. Všichni jsme obdivovali jeho schopnost přizpůsobit se tehdejšímu okolnostem, což pro něj nebylo jistě jednoduché. V této době se s velkou jemu vlastní přirozenou elegancí věnoval práci kustoda na tenisových dvorcích. Dále spolupracoval s Technickým muzeem a konečně, aby uvolnil pražský byt svému synovi s rodinou, rozhodl se přestěhovat jako „rodilý Pražák“ na venkov. Vše to zvládl se svou vrozenou grációzností, za což si ho podřízení a přátelé vážili.

Pro odlehčení vzpomínka na veselou notu **od Ing. Jaroslava Bimky**.

Pan ředitel Brandejš byl pro nás, většinou o generaci mladší, ještě nevyčválané zaměstnance Státní plavební správy, člověk s velkým respektem a jednoduše řečeno měli jsme ho rádi. Vzpomínám si na jednu situaci, která dokladuje jeho velký formát a smysl pro humor.

Scéna: Vcházím do sekretariátu. Otevřenými dveřmi z ředitelny se ozve: „Dal bych si kávu, prosím“. Hezká blondatá sekretářka jde zrovna něco kopírovat a nese třílitrovou nádobu s chemikálií na dolití tehdejší kopírky. Na nádobě je výrazný obrázek lebky se zkříženými hnáty. Sekretářka odpovídá: „A nedáte si k tomu něco ostřejšího?“ a zvedne významně zmíněnou nádobu tak, aby byla vidět z ředitelny. Ing. Brandejš s úsměvem: „Ne, děkuji, jen tu kávu, ale vy si klidně můžete dát, nebo nabídněte inženýru Bimkovi“.

Další vzpomínky **od Ing. Ludka Cidliny**.

V lednu jsem od Petra Šotoly dostal smutnou zprávu o tom, že zemřel Ing. Josef Brandejš, můj první ředitel ve

Státní plavební správě. Bylo to o to smutnější, protože při poslední prosincové návštěvě ve Státní plavební správě jsme mluvili o jeho blízcích se stých narozeninách a plánovali, že ho oslovíme a navštívíme. Návštěva se již bohužel neuskutečnila.

Když jsem nastoupil do svého druhého a zároveň posledního zaměstnání, Státní plavební správa se pod vedením Ing. Brandejse nově utvářela. Měl jsem nejdříve za úkol vytvořit oddělení vodních cest a záhy nato, po odchodu kapitána Venzary do důchodu, zorganizovat i celý odbor státního odborného dozoru. Nebyla to jednoduchá situace, protože jsem pro ostatní zaměstnance nebyl plavec, ale pouhý vodoňosodář. Při této práci jsem poznal, jakou výhodou je nadřízený, který dá člověku důvěru, je vždy ochotný vyslechnout, poradit a pomoci, ale především i podpořit v leckdy obtížně prosazovaných novinářkách. Po jeho odchodu do důchodu jsem na něj vždy vzpomínal jako na skvělého člověka, kterého jsem si velmi vážil. Ing. Brandejse byl pro mě učitel a vzor pro práci a hlavně pro jednání s lidmi, na což se v současné době již tolik nedbá.

Když jsem sám převzal v roce 1992 funkci ředitele, zval jsem většinou k jeho jubilejním narozeninám jeho a další bývalé ředitele plavební správy a odboru plavby ministerstva dopravy na projíždky po Labi a Vltavě. Při těchto příležitostech s ním bylo vždy o čem mluvit a přicházely při nich i nové inspirace k mojí další práci.

Jsem rád, že jsem takového člověka ve svém životě potkal, nestane se to každému.

Emotivně na Ing. Brandejse vzpomíná **Ing. Petr Šotola**.

Když jsem se probíral vzpomínkami na svého ředitele Ing. Josefa Brandejse a pokoušel se je třídit, docházelo mi k názoru, že by vydaly na memoárovou knihu, a stálo by pro budoucnost a poučení, aby se této práci někdo povolaný ujal. Já to neumím, proto jen několik vybraných vzpomínek.

Moje první setkání s Ing. Brandejsem:

Uskutečnilo se v květnu 1969 při kontrolním dnu stavební akce LOKORO (pro později narozené se jednalo o komplexní rekonstrukci jezů Lovosice, Kopisty, Roudnice, prováděnou polskými firmami), kterému následovala projížďka lodí pro vybrané účastníky. V té době jsem byl pátým rokem po absolvování školy zaměstnán u Povodí Vltavy závod Dolní Labe ve funkci vedoucího provozu. Stavby se realizovaly v úseku Labe, který jsem měl na starosti a i loď patřila našemu závodu. Byl jsem v roli zástupce hostitele.

V průběhu plavby mne oslovil Ing. Brandejse, který se osobně představil, s přáním zda bych mu nevěnoval pár minut. Vyvedl mne tento přístup trochu z rovnováhy (ani společensky ani věkově mě to nepřipadalo podle mých tehdejších zkušeností úplně normální). Netrvalo dlouho, kdy se náš rozhovor o životě, zálibách a práci dostal do naprosto neformální polohy a závěr byl nečekaný. Dověděl jsem se, že přijal v květnu nabídku stát se ředitelem Českého plavebního úřadu a hledá spolupracovníky. Naznačil organizační strukturu úřadu, svou představu o investičním programu úřadu a profesním růstu pracovníků, včetně zahraničních cest a stáží a nakonec padla otázka, zda bych mu pomohl, ve funkci vedoucího jednoho ze tří stěžejních útvarů, Český plavební úřad vybudovat. Informace a reference, které o mě má jej utvrzují v přesvědčení, že spolupráce bude fungovat. Nechvátá, ale kdyby bylo rozhodnutí možné do 10ti dnů, byl by vděčný a zvláště by byl vděčný, kdyby bylo kladné.

Prekvapila mne lákavá nabídka, která měla i finanční dimenzi, ale zejména noblesa s jakou byla přednesena.

Provozní praxe a zejména sport, který byl mým druhým

zaměstnáním, mne naučil rychle reagovat a přednesl jsem dvě podmínky pro své rozhodnutí. Jednu podstatnou, jsem ženatý a nemám v Praze bydlení, u rodičů bydlit nechci a druhou, spíše přání, v říjnu mám naději dostat se na exkurzi s Vědeckotechnickou společností Povodí Vltavy do Francie na přehrady v Savojských Alpách a do Paříže, což v té době byla výjimečná šance.

Odpověď byla také rychlá. Jsou-li to jediná přání, pak se můžeme okamžitě dohodnout. Od náměstka ministra má přislíbené dva byty v roce 1970, a jeden bude váš pravič, a pokud druhý den po návratu z Francie přijdu na adresu Praha 7, Jankovcova 16 podepíšeme pracovní smlouvu. Tak jsme si potřásli pravicí a já dostal vizitku pro případ, že bych potřeboval něco nad rámec dohodnutého.

Moje druhé setkání s Ing. Brandejsem.

Po pěti měsících dne 19. 10. 1969, hned po návratu z Francie, s ukončeným pracovním poměrem s původním zaměstnavatelem jsem s nadějí, že ústní dohoda bude platit, před sedmou hodinou dorazil na zmíněnou adresu, kde mne přivítal Ing. Brandejse v montérkách a s kanystrem nafty v ruce s omluvou, že zatím práci zahajují manuální rozcvičkou, hned po rozcvičce se mi bude plně věnovat. Představil mi svého spolupracovníka, taky v montérkách, jako kapitána Martináka a pokračovali v nalévání nafty do nádrží kamen v kancelářích. Od následujícího dne jsem tuto rozcvičku převzal za něj.

Před podpisem smlouvy krátká informace, že náměstek s bytem zklamal (byty slíbil potřebnější), ale současně mi předal složku s dokumentací čtyř služebních objektů, nacházejících se v půdních prostorách k výběru, na kterém z nich si mohu v režii úřadu postavit byt.

Pak už jen otázka, zda za pozměněné situace si nerozmyslím podepsat pracovní smlouvu, která zahrnovala vše včetně bytu v nové podobě a poděkování, že jsem smlouvu podepsal s dovětkem v česko-latinské verzi „tak teď jsme už tři a tři tvoří společnost“. Tomu jsem moc nerozuměl, protože následně mě představoval asi pěti dalšími pracovníky. Brzy jsem pochopil.

Odpole, kdy už v kancelářích byla i tepelná pohoda, jsem byl k řediteli pozván na čaj. Po krátkém rozhovoru o mých pocitech z nového prostředí, přišla informace, že se v příštím roce má zahájit stavba plavební komory ve Veletově. Ministerstvo dopravy bude investorem a Český plavební úřad může být investorskou organizací. Co bych na to říkal a zda bych se na takový úkol odvážil. Zmínil se, že to má jeden háček, na konce října předložit ministerstvu návrh investičního plánu.

Jako diplomovou práci jsem řešil plavební komoru ve Veletově, takže to byla jasná výzva. Čaj jsme dopijeli se závěrem, že se následující den sejdeme s tím, že já připravím svou vizi o investičním útvaru, jeho personálním a materiálním vybavení a ředitel zjistí, jak takový investiční plán v podmínkách ministerstva vypadá. A tak se stalo, že jsme se dohodli na minimalizované verzi investičního útvaru a dostal jsem kontakt na pracovníci ministerstva, která věděla vše o plánování. Následující rok byla stavba zahájena.

Následovalo necelých deset let takřka každodenního styku s panem ředitelem Ing. Brandejsem.

Nedlouho po mém nástupu si pamatuji na pozoruhodnou příhodu. Projednával jsem s ním naprosto běžnou pracovní záležitost, když po závěru náhle přešel na úplně jiné téma. Upřeně se na mne podíval a pravil: „Mám tu na stole k podpisu už několik dní takovou zamožtanou záležitost, moc by mne potěšilo, kdybych znal váš názor“ a podával mi spisovou složku. Následující den jsem se přihlásil, že jsem se pokusil svůj názor formulovat: „Gramatické chyby jsem opravil v textu, zmatečné

a zbytečně podtrhl červeně, a nutné přeformulovat modře“. Chvilí listoval v asi pětistránkovém textu, a prohlásil: „Jsem opravdu rád, že jsem se nemýlil a že máte podobný náhled jako já. Myslíte, že se vám podaří upravit text tak, abych se pod něj mohl podepsat?“

Podobné příhody se pak stále častěji opakovaly. Z předchozího zaměstnání jsem byl zvyklý na daleko vyšší pracovní nasazení, takže mi práce nad rámec mé agendy nevadila, z počátku i lichotila důvěra ředitele. Časem jsem ale pocítoval, že lezu někomu nechtěně „do zelí“. Osmělil jsem se, při vhodné příležitosti, na toto téma s ředitelem zavést hovor. Odpověď byla: „Zatím jsem měl možnost vybrat si jen několik z vás, tomu ostatnímu personálu říkám „věčné břemeno“. Je na nás, abychom se s touto skutečností vyrovnali a hlavně co nejrychleji získali i početní převahu. Ale to zůstane jen mezi námi, snad si rozumíme.“

Začátek roku 1970 byl ve znamení masivního nástupu mladých inženýrů a personálu do všech útvarů úřadu. Zásluhu na tom měl i doc. Jurášek, který výběr doporučoval přímo z ČVUT.

Český plavební úřad nebo, jak se začalo, v rámci organizačních kolotočů používat, Vedoucí pobočka Státní plavební správy, si získával pomalu, díky mladým odborníkům, kterými se Ing. Brandejs obklopoval, slušnou prestiž. Nebylo to zadarmo, uvnitř narůstalo napětí mezi tak zvanými „praktiky“ a „studenty“. Navíc koncem roku nastaly politické prověrky, kdy napětí vyvrcholilo. Ještě před tím odešel kapitán Martinák, nevím jestli za lepším, nebo dostal informaci. Prověrky se staly osudné ing. Kotlíkovi, kamarádovi, který byl čestný chlap a řediteli plně oddaný. Dodnes nevím jistě, koho to byla špinavá práce a proč se řediteli nepodařilo Ládu podržet. Atmosféra byla morbidní, nikdo nikomu nedůvěřoval.

Postupně lidské vztahy začal vylepšovat nával zajímavé práce, spojené s renezací vodní dopravy – investicemi na modernizaci a prodloužení vodní cesty do elektrárny Chvaletice a přepravou uhlí perspektivně až do Opatovic. Celá tato problematika oslovila spoustu odborníků, kteří shodou okolností byli na pravém místě v pravý čas, a postupně nastala, řekl bych nadšená, spolupráce mezi zainteresovanými institucemi (Ministerstvo dopravy, Státní plavební správa, ČSPLO, projektové ústavy, Výzkumný ústav dopravní, firmy Povodí, dodavatelské firmy a další). Nadšení přinášelo řadu názorů, střetů a emocí, ale tah na branku byl zřetelný. A pracovní koordinace celé této akce z větší části náležela Státní plavební správě. S odstupem času obdivuji klid a grácií, s jakou se této roli ujal Ing. Brandejs a tuto pohodu přenášel na své podřízené a svým příkladem je i motivoval. Uvědomuji si, že jsem měl jeho plnou důvěru a tím i značné pravomoci a samostatnost.

Nelze zapomenout na roli polských dodavatelských firem na této plavební renezací. Jsem přesvědčen, že pro řadu z nás to byla škola konfrontace inženýrské dokonalosti a zejména organizace práce a disciplíny.

Ke spolupráci s Poláky se váže i moje poslední vzpomínka, kterou nám vyprávěl myslím sám Ing. Brandejs, na oslavě jeho šedesátých narozenin.

Dokončení každé větší stavby bylo zvykem prezentovat oslavou s pozváním představitelů všech zainteresovaných strana institucí s tradičním polským pohoštěním. Při společenské části oslavy seděl ředitel Ing. Brandejs s nějakým svým polským protějškem a velice dobře se bavili. Když oslava pomalu končila Ing. Brandejs říká svému protějšku: „Pane řediteli, do dneška jsem netušil, jak jsou naše jazyky podobné, skoro stejné“ a slyší odpověď: „Pane dyrektoře, já se snažil celý večer mluvit česky“.

Po dovršení šedesátky, v naprosto dobré fyzické a hlavně duševní kondici, kdy se vše dařilo, takřka bez rozloučení, aspoň tak jsem to vnímal, odešel Ing. Brandejs do penze. Tím naše osobní kontakty skončily. Informace o něm jsem měl příležitostně jen od několika známých, kteří s ním udržovali přátelské kontakty. Když se odstěhoval z Prahy, v poslední době jen od doc. Pavla Juráška.

Možná že jsem měl jen napsat: Byl to pravý chlap, jeho fyzická i duševní elegance, klid, který z něj vyzařoval byl nakažlivý pro vnímavé okolí a dodržování slova, to z něj dělalo pravého gentlemana.

Nepoužíval imperativ, pokyny či úkoly formuloval jako přání, výzvu s otázkou, která nikdy neobsahovala negaci. Byl náročný nejen na sebe, ale i na své podřízené. Šetřil chválou, ale nepřehlédnutelně z něj vyzařovala spokojenost, když byl důvod. Měl zájem i pochopení pro naše mimopracovní starosti i záliby, ale respektoval soukromí. Nepamatuji si jej rozčileného ani zmoženého prací či starostmi. Pamatuji si ale, že krom výše zmíněných, jej nepustil ani jeden z pracovníků, které si vybral, pokud nezemřeli či neodešli do penze.

Byla pro mne radost pro něj pracovat. Přes problémy, kterých byla spousta, vždy nacházel východisko a perspektivu. Nebyl jsem sám, znám řadu sobě podobných.

***Moc mne mrzí, že jsem se neosmělil mu říct to, co napíšu následovně:***

***V životě jsem měl jen tři velké učitele – mého dědu, znalce života a životních moudrostí, Ing. Libora Zárubu – geniálního inženýra a člověka a Ing. Josefa Brandejse – nejlepšího vedoucího, manažera, ředitele.***

Potud vzpomínky jeho prvních nejbližších spolupracovníků.

Pro úplnost bych připomněl, že po celý život Ing. Brandejse mu vždy po jeho boku věrně stála jeho manželka paní Eva Brandejsová.

**Na závěr vzpomínek na Ing. Josefa Brandejse bych rád uvedl, že jeho profesní život by měl být příkladem pro všechny pracovníky ve vedoucích funkcích na jakékoliv úrovni. Taktií vystupování, jak po stránce odborné, tak i společenské, bez urážlivých vložek, je základním předpokladem pro úspěšné a odpovědné prosazení správné cesty k dosažení vytčeného cíle.**

Ve spolupráci s výše uvedenými kolegy připravil

**Pavel Jurášek**



# Porada širšího vedení závodu dolní Vltava 49 let po normalizaci

Vážený pane současný generální řediteli Povodí Vltavy RNDr. Petře Kubalo, nynější řediteli závodu Dolní Vltava Ing. Jiří Friedle, milí dřívější spolupracovníci závodu Dolní Vltava. Dovoďte, abych Vám jako první vedoucí závodu (nikoliv ředitel) Dolní Vltavy upřímně, ale opravdu upřímně, poděkoval za Vaši hojnou účast na naší, již pravidelné, poradě vedení. Jsem vždycky překvapen Vaší velkou účastí po tolika letech, nehledě na to, že bydlíte často dost daleko od Prahy. Tentokrát nás bylo celkem 19, to je po tolika letech a v našem věku opravdu mimořádná účast. Přiznám se, že jsem vždy dojat, jaká jsme byli úžasná parta bez ohledu na složitou politickou situaci. Velmi si cením, že celý večer se vede v přátelském duchu, bez jakýchkoliv konfliktů a bez narážek. Zvláště si vážím toho, že ani náznakem si nepřipomeneme, že jsme často politicky stáli na různých stranách. Je to zvláště obdivuhodné v současné době politických hádek a vzájemných útoků. Prostě je to důkaz, že jsme byli úžasná parta.

Je neuvěřitelné, že první naše retrospektivní výrobní porada se konala již před 10 lety, teda v roce 2009, a to vždy na MDŽ (Mezinárodní den žen) nebo v bezprostřední blízkosti tohoto významného dne.

## Pozvánka

na přátelskou poradou širšího vedení  
ZÁVODU DOLNÍ VLTAVA,  
která se bude konat při příležitosti 40. výročí  
nastupující normalizace  
v prostorách Jindřišské věže, Praha 1  
dne 6. března 2009 v 16.00 hodin.

Josef Podzimek  
vedoucí závodu

Jiří Stratílek  
vedoucí provozu

Miloslav Brzoň  
hlavní stavbyvedoucí



Pozvánka 2009



Společné foto 2009

Vážený pane generální řediteli, víte, že jste na naší poradě jako host byl již potřetí? Poprvé jste požádal, zda se můžete účastnit našich porad v roce 2015. Tentokrát jsme setrvali v přátelském rozhovoru víc než dlouho, takže jsme trochu ošidili naše ostatní spolupracovníky. Vám za přátelství děkuji, ostatním spolupracovníkům se omlouvám, že jsem na ně měl méně času. Ale věřím, že i pro ně je Vaše účast velkou poctou, stejně jako pro mne. Zvláště si cením Vašeho uznání ke kolektivu Dolní Vltavy, který jste vyjádřil jednou větou: „Stačí se na Vás podívat a není třeba dalšího komentáře“. Omlouvám se jako první vedoucí závodu Dolní Vltava, v roce 1968 dokonce jenom vedoucí střediska při celkovém počtu pracovníků 143, panu poslednímu řediteli tohoto významného závodu, že jsem na Vás měl málo času, ale zase jsem Vás ušetřil užitečných poznámek, kolik pracovníků máte na plně hydraulizovaných jezích a plavebních komorách, když jsem to minule srovnával s počtem pracovníků na stejných jezích hradlových a plavebních komorách s ručním proplavováním, kdy na Vltavě ještě jezdily lodě.



Ruční vyhrazování hradlového jezu

Moc děkuji vedoucímu stavebně montážního střediska Miloslavu Brzoňovi za vzorné zajištění účasti na výrobní poradě i za organizaci všeho potřebného v místě pravidelného konání porady, tj. v Jindřišské věži. Mile mě překvapila i dobrá nálada bez impertinencí vedoucího provozního střediska Ing. Jiřího Stratílka. Přesto jsem nezapomněl na příhodu, kdy jsi mi před lety předával studii o Sázavě, kterou jsi vypracoval, a předpokládal jsem, že mi ji necháš, ale Ty jsi odmítl slovy: „Jo, a vy budete stejně chytřej jako já“.

Omlouvám se také své sekretářce Janě Prokešové, na

kerou jsem měl málo času, což mi vyčetla, a tak jsme domluveni, že příště do mě šfouchne a všechno probeře. Rád ale vzpomínám, jak jsi na naší první poradě před 10 lety přilítla se slovy: „Už nejsi můj ředitel, a tak Ti můžu tykat“. Udělal mi také radost vedoucí jezny z Klecan Karel Beran, který vzpomínal, jak jsem ho přemlouval, aby si dodělal střední školu a že mu za každý studijní rok přidám na platu 50 Kč měsíčně.

S holkami (Volejníkovou a Rousovou) jsme si zavzpomínali na našeho prvního ředitele ještě organizace Labe-Vltava Ing. Josefa Kurce, jaký byl úžasný a jakou měl u nás autoritu. Při těchto vzpomínkách jsem si uvědomil, že to bylo ještě v roce 1962, kdy jsem nastupoval na umístěnku ze stavební fakulty. Tehdy jsem oslovil svého budoucího ředitele sebevědomě: „Jaké tady budu mít možnosti?“ Ten odpověděl lakonicky: „Všechny, pane inženýre, můžete tu být i ředitelem“. Měl pravdu, byl jsem ředitelem již za 3 roky po promoci a za další 3 roky mě komunisti opět odvolali. Když si na tyto roky vzpomínám, nechci věřit, jak to všechno probíhalo noblesně. Všichni jsme vzpomínali, jak tuto dobu s laskavostí a nadhledem řešil náš další podnikový ředitel Ing. Jan Chytráček. Všichni se shodneme, že byl úžasný. Já sám tomu nerozumím, že mě vyhodili z funkce vedoucího závodu DV až po dvou letech po vstupu bratrských vojsk v roce 1968 na záchranu socialismu v Československu. Týden po vstupu „spřátelených armád“ na naše území jsem vrazil do kanceláře kádrové referentky soudružky Novákové s požadavkem na vydání všech kádrových materiálů. Současně do kanceláře vrazil ekonomický náměstek, velký soudruh, a zakázal vydat kádrové materiály ekonomickému útvaru. Tak jsem vzal zbylé kádrové materiály a celou noc jsme je pak s vedoucím dispečerem Mirkem Vystrčillem u něj doma pálili v koupelnových kamnech. Od té doby vím, jak kádrové materiály pomalu hoří... Pak jsem jel na Zvíkov, kde ředitel Chytráček byl na dovolené, a sdělil jsem mu: „Spálil jsem všechny kádrové materiály“. Nikdy nezapomenu, jak Hanzí, jak jsme panu podnikovému řediteli familiárně říkali, pouze dodal: „Tak to ti pěkně děkuji“. To přece stačilo, aby mne okamžitě vyhodili a přesto to nikdo, ani přední komunisté, proti mně nepoužili a já pracoval jako vedoucí závodu DV až do roku 1970, kdy na příkaz OV KSČ Praha 5 mě zbavili funkce. To svědčilo o mimořádném kolektivu nejen v závodě Dolní Vltava, ale v celém podniku Povodí Vltavy.

Při této příležitosti jsem si připomněl jak mě při odchodu z mé kanceláře psychicky podpořil vedoucí provozního oddělení a můj přítel Ing. Jiří Knoulich: "Neбудь smutnej, na podniku se na Tebe těšíme a bude to fajn."

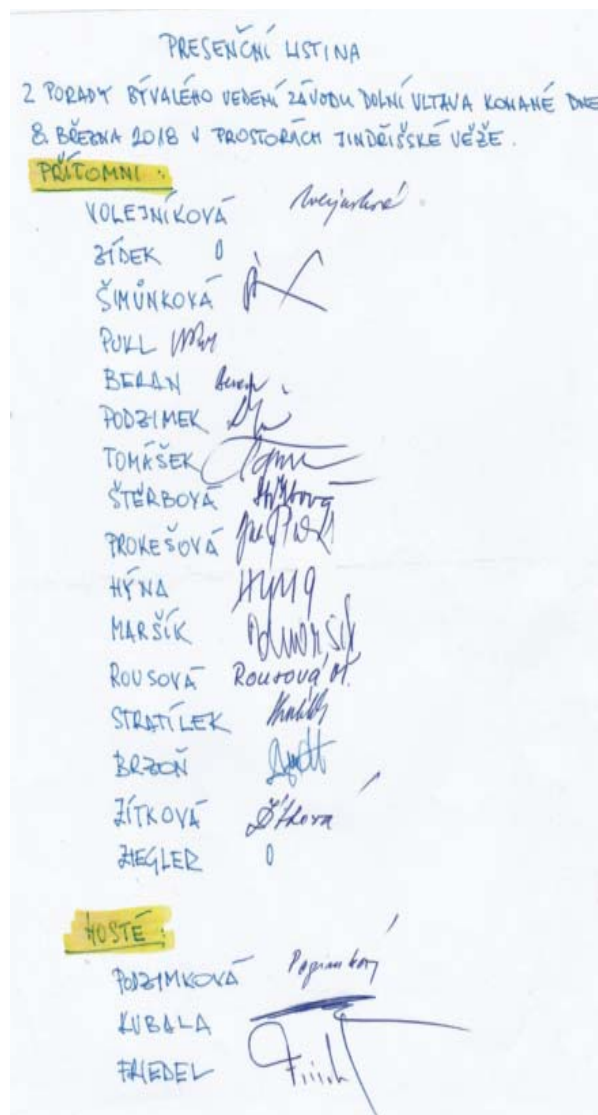
Poslední poděkování patří úsekovému technikovi



Společné foto 2018

Václavu Tomáškoví za jeho článek uveřejněný v časopise Vodní hospodářství pod názvem Bradáč, Bradáč z Juditina mostu, těší mě! I mě potěšil.

Takto bych mohl postupně děkovat všem svým spolupracovníkům našeho závodu Dolní Vltava. Místo toho uveřejním nové foto, na kterém se všichni poznáte, a prezentační listinu a Vám všem upřímný dík za společná léta.

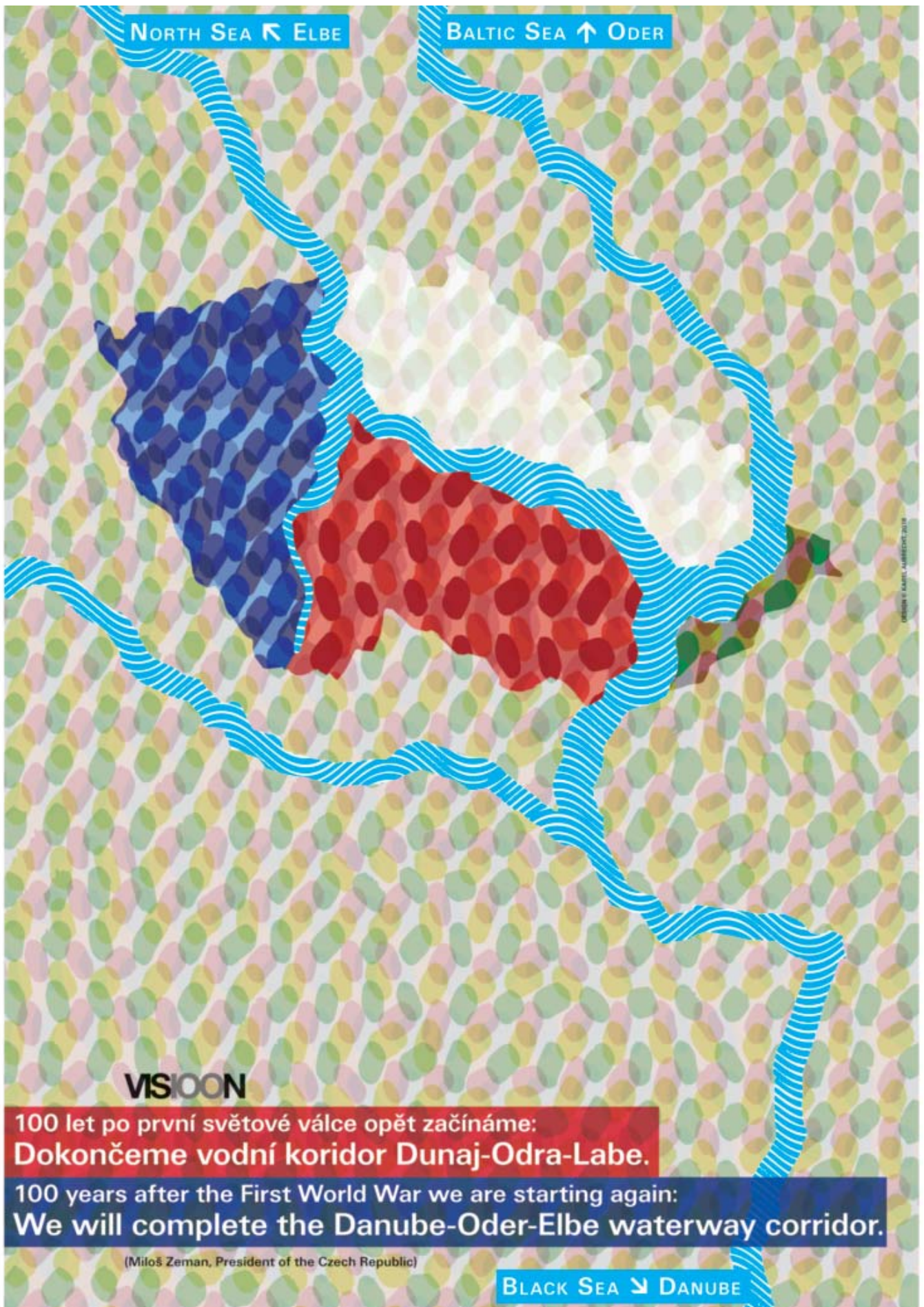


Prezentační listina

Je neuvěřitelné, že v letošním roce 100 let od založení Československé republiky slavíme desáté výročí našeho setkání na MDŽ, kdy vždy proběhne přátelská výrobní poradě širšího vedení závodu Dolní Vltava. Tentokrát jsem Vám všem předal knihy, které v posledních letech píše sám nebo se spoluautory. Jsou, na rozdíl od publikací dříve vydávaných, tenké, musí mít stejný formát a každý název musí začínat písmenem „O“. Zatím vyšly čtyři O veselé továrně, O věži ve věži, O tisíci věžích pražských a poslední O dokončení vodního koridoru Dunaj-Odra-Labe. Jestli nějakou nemáte, tak mi dejte vědět a budete ji mít.

Mějte se fajn a těším se na setkání s Vámi příští rok, kdy společně vzpomenu 50. výročí od začátku normalizace v Povodí Vltavy.

Váš Josef Podzimek



VISION

100 let po první světové válce opět začínáme:  
Dokončíme vodní koridor Dunaj-Odra-Labe.

100 years after the First World War we are starting again:  
We will complete the Danube-Oder-Elbe waterway corridor.

(Miloš Zeman, President of the Czech Republic)

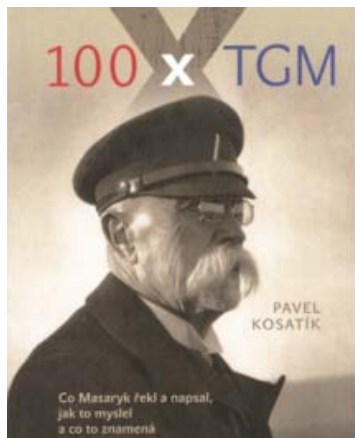
BLACK SEA ↘ DANUBE

Karel Aubrecht, 2018: plakát 100 × 70 cm; vystaveno:

- 1) Univerzitní kino Scala (foyer a bar) 12. květen – 30. červen 2018;  
Sdružení Bienále Brno, 69. výstava cyklu Brno – hlavní město grafického designu
- 2) Czech and Slovak Poster Exhibition, Shenzhen (China), May 2018

# Život není takový – je úplně jiný (69)

Ing. Josef Podzimek



*Potřebujeme cestu k moři...  
Je nám úplně lhostejno,  
kde a jak tohoto přístupu dosáhneme.*

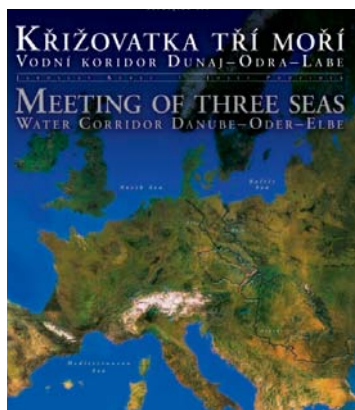
*T. G. Masaryk  
prezident ČSR – 1919*

*Pravda, nám chybí moře, nám chybí vědomí že na druhé straně je také svět.  
Sedíme jako žaby v rybníce a kuňkáme na sebe.*

*T. G. Masaryk  
prezident ČSR – 1928*

*Budu se dívat, jak to vedete.*

*T. G. Masaryk  
prezident ČSR – 1937*



*Věřím, že naše společnost na začátku třetího tisíciletí najde dost síly a ve spolupráci s okolními státy EU dokončí dílo našich předků. Česká republika se tak stane nejen obrazně, ale i skutečně srdcem Evropy spojeným modrými tepnami vodních cest se třemi moři.*

*Prof. Ing. Karel Rais, CSc. MBA,  
rektor Vysokého učení technického  
v Brně – 2006*

*Česká republika nemá toho tolik, co může nabídnout vyspělé Evropě. Ale jedno má určitě – nejnižší místo na rozvodí Dunaje a Odry – Moravskou bránu.*

*Prof. Ing. Ignác Hoza, CSc.,  
rektor Univerzity Tomáše Bati  
ve Zlíně – 2006*



*Musíme však trvat na dokončení vodního koridoru Dunaj-Odra-Labe, na kterém se pracuje, s výjimkou posledních 20 let, více než jedno století.*

*Miloš Zeman,  
prezident České republiky – 2015*



*Kanál Dunaj-Odra-Labe považují za megalomanskou stavbu.*

*Prof. Ing. Jiří Drahoš, DrSc., dr. h. c.,  
kandidát na prezidenta ČR – 3. 4. 2017*

*Kanál Dunaj-Labe-Odra je v současnosti ekonomická hloupost.*

*Prof. Ing. Jiří Drahoš, DrSc., dr. h. c.,  
kandidát na prezidenta ČR – 3. 4. 2017*

## VOLBA PREZIDENTA ČR 26. 1. 2018

*Necháváme se ovlivňovat negacemi vodních cest a nevšímáme si, jak jsme manipulováni do pozice pro naše občany nevýhodné. Přitom je spočítáno, že státy, které nemají vodní dopravu, jsou minimálně o 5 % chudší než státy přímořské.*

*Miloš Zeman,  
prezident České republiky – 2018*

Myslím, že je vhodné připomenout našim čtenářům článek v časopisu Vodní cesty a plavba č. 4/2014, str. 8 – 13 pod názvem:

## Vyjádření ke Stanovisku 6 odborníků k plánované výstavbě vodního koridoru Dunaj-Odra-Labe

**Stanovisko proti vodnímu koridoru D-O-L** podepsalo 23. 10. 2014 v Brně šest odborníků na limnologii, ekologii, botaniku a zoologii.

**Vyjádření na podporu dokončení D-O-L** podepsalo k datu 22. 12. 2014 celkem 115 odborníků na dopravu, ekonomii, územní plánování, výrobu, stavebnictví, profesori středních a vysokých škol, pracovníci veřejné správy, průmyslu, starostové, poslanci i senátoři z ČR, Polska a Slovenska.

**Považuji za vhodné seznámit čtenáře našeho časopisu s korespondencí mezi o.p.s. Plavba a vodní cesty a Akademií věd České republiky před čtyřmi lety.**



Vážený pan  
prof. Ing. Jiří Drahoš, DrSc., dr. h. c.  
předseda  
Akademie věd České republiky

V Praze 16. dubna 2014

Vážený pane předsedo,

dovoluji si Vám zaslat "Stanovisko expertů k prohlášení Komise pro životní prostředí AV ČR k dokončení vodního koridoru Dunaj-Odra-Labe", které jsme společně s dalšími odborníky připravili jako reakci na stanovisko poradního orgánu Akademie věd ČR - Komise pro životní prostředí.

Skupina expertů považuje takové vyjádření poradního orgánu AV ČR za politováníhodné, které snižuje důvěryhodnost Vaší instituce. Vydání tohoto stanoviska ke dni návštěvy prezidenta ČR Miloše Zemana ve Štrasburku dne 26.2.2014, kde na něj za podporu tohoto projektu členové Strany zelených kriticky útočili a protestovali, naznačuje politické pozadí takové akce.

V tomto textu je navíc řada ultimativních a přitom povrchních, nepoučených, a často dokonce nepravdivých tvrzení, které se naše skupina pokusila uvést na pravou míru. Samozřejmě řadu otázek by bylo vhodné při další přípravě tohoto projektu řešit podrobněji, nejlépe za účinné a neprestížní spolupráce vědců a odborníků nejrůznějších profesí.

Cílem naší snahy je uvést na pravou míru polopravdy a nepravdy, které se v posledních týdnech cíleně šíří proti projektu D-O-L. Doufáme tedy, že ze strany takového významného vědeckého orgánu, jako je Akademie věd ČR, nevzejdou další politicky laděné útoky.

S úctou

Ing. Josef Podzimek  
předseda správní rady





## AKADEMIE VĚD ČESKÉ REPUBLIKY

Prof. Ing. Jiří Drahoš, DrSc., dr. h. c.

předseda

Vážený pan

**Ing. Josef Podzimek**  
předseda správní rady  
Plavba a vodní cesty o. p. s.

Praha 20. května 2014

Vážený pane inženýre,

dopisem z 16. dubna 2014 reagujete na negativní stanovisko Komise pro životní prostředí Akademie věd České republiky k záměru výstavby průplavu Dunaj – Odra – Labe z 26. února 2014 polemikou, kterou opíráte o stanovisko expertů, jejichž seznam uvádíte v příloze Vašeho dopisu. Tato skupina považuje stanovisko KŽP za „politováníhodné a snižující důvěryhodnost instituce Akademie věd“. Na kritiku má v demokratickém systému jistě právo každý, musí ale jít o kritiku kvalifikovanou. Obávám se, že některé argumenty Vašich expertů do této kategorie evidentně nespádají, ale protože daná problematika se dotýká mé specializace pouze okrajově, požádal jsem MUDr. R. Šráma, DrSc., předsedu KŽP, o komentář k tvrzením uváděným v příloze Vašeho dopisu.

Rád bych Vás ujistil, že publikované stanovisko KŽP bere v úvahu potřebu oživit naši ekonomiku vhodnými infrastrukturními investicemi, což často zaznívá např. i ve vystoupeních pana prezidenta Miloše Zemana, ale snaží se posuzovat tento problém především z pozic dlouhodobých a veřejných zájmů celé ČR. Nepříznivé stanovisko k záměru výstavby kanálu D – O – L ostatně nesdílí jen KŽP AV ČR, ale i Ministerstvo pro místní rozvoj ČR, které nezahrnulo záměr do posledního znění Politiky územního rozvoje ČR, a také značná část občanské veřejnosti. Zdravě zdrženlivé stanovisko k záměru sdílí i současné vedení Ministerstva dopravy ČR.

Akademie věd České republiky se nezřídka spolupráce na kvalifikovaném posouzení záměru výstavby kanálu D – O – L z dlouhodobých a celospolečensky relevantních hledisek. Podmínkou je, že vypracované podklady a studie proveditelnosti nebudou zdůrazňovat pouze případné přínosy, ale objektivně zdokumentují i negativa takového záměru v oblasti ekonomické, sociální i environmentální, jak to vyžaduje odpovědný princip dlouhodobé udržitelnosti lidského chování.

Vzhledem ke složitosti problému proto navrhuji, aby se obě strany, tedy experti z naší komise i z Vaší skupiny, sešly a pokusily se celou záležitost věcně prodiskutovat. Pevně doufám, že se na obou stranách najde k takovému kroku dobrá vůle a já jsem připraven takové setkání zprostředkovat.

V závěru se musím velmi důrazně ohradit proti Vaším naprosto absurdním spekulacím o politické objednávce stanoviska KŽP – považuji toto tvrzení za zcela nehorázné.

S pozdravem

Následuje dopis o.p.s. Plavba a vodní cesty z 4. června 2014 předsedovi Akademii věd ČR, z kterého uvádím:



Vážený pan  
Prof. Ing. Jiří Drahoš, DrSc., dr.h.c.  
předseda Akademie věd ČR

V Praze 4. června 2014

Vážený pane předsedo,

Souhlasím s Vaším návrhem na budoucí dialog mezi odborníky na dokončení výstavby vodního koridoru D-O-L s odborníky na tuto problematiku z řad Akademie věd ČR. Předpokládám, že se shodneme, že předpokladem jakékoliv úspěšné diskuze je, že diskutující opravdu znají příslušnou problematiku, a že jsou schopni a ochotni opustit předem formulovaný přístup k řešené problematice. Prosím Vás proto, vážený pane předsedo, o návrh takové skupiny z řad Akademie věd ČR - a to nejen z oblasti životního prostředí, ale také z oblasti dopravy, vodního hospodářství, energetiky a cestovního ruchu. Váš návrh rád prostuduji a postoupím dalším zainteresovaným odborným skupinám v oboru vodních cest či celé dopravní infrastruktury ČR. Pokud by takové setkání konečně po letech nastolilo tvořivý dialog, pak bych to považoval za dobré vyústění dosavadní „dálkové“ komunikace.

Ing. Josef Podzimek  
předseda správní rady

Z poslední odpovědi předsedy Akademie ČR z 4. července 2014 otiskujeme:



## AKADEMIE VĚD ČESKÉ REPUBLIKY

Prof. Ing. Jiří Drahoš, DrSc., dr. h. c.

předseda

Praha 4. července 2014

Vážený pane inženýre,

děkuji za Váš dopis ze 4. 6. 2014 i za doprovodné materiály, zejména pak za knihu Křížovatka tří moří. Se zájmem jsem si všechny prolistoval, ale musím konstatovat, že mě žádný z nich o potřebě výstavby kanálu D-O-L nepřesvědčil.

Můj osobní názor ale není klíčový - asi se oba shodneme, že důležitý je názor skutečných odborníků. Pokud jde o jejich případný dialog: určitě nehodlám navrhnout žádnou skupinu expertů z oblastí dopravy, vodního hospodářství, energetiky či cestovního ruchu - sám dobře víte, že Akademie věd se těmito tématy zabývá pouze okrajově. Takoví experti zase mají jen minimální povědomí o problematice ochrany životního prostředí a posuzují celou záležitost především ze svého zájmového pohledu - proto se obávám, že by jejich dialog s Komisí pro životní prostředí AV ČR (dále jen KŽP) postrádal jakýkoliv smysl.

Mrzí mě, že se ve své odpovědi vůbec nevěnujete ani impaktu stavby na životní prostředí, ani věcnému zhodnocení komentáře předsedy KŽP pana dr. Šráma. V této chvíli mohu proto pouze navrhnout, aby zastánci výstavby kanálu jmenovali nezávislé odborníky pro oblast životního prostředí, kteří vypracují příslušné vyjádření a seznámí s ním členy KŽP - jsem si jistý, že na této platformě by měl dialog smysl.

Dovoluji si pro informaci přiložit článek doc. M. Rulíka a spol., který se vyjadřuje ke stavbě kanálu z pohledu limnologů.

S pozdravem



**POVODÍ VLTAVY**

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

Státní podnik Povodí Vltavy vyšel vstříc narůstajícímu zájmu o proplavování a v roce 2018 rozšířil provozní doby plavebních komor na Vltavské vodní cestě v úseku **České Budějovice – Kořensko**. Od letošního roku se můžete v období od **1. 5. do 30. 9.** v tomto úseku Vltavy nechat proplavit každý den.



VD České Vrbné



VD Hluboká nad Vltavou



VD Hněvkovice přehrada



VD Hněvkovice jez



VD Kořensko

Plavebními komorami na Vltavské vodní cestě Vás již 52 let zdarma proplavuje státní podnik Povodí Vltavy. V průběhu roku 2017 bylo proplaveno 68 160 lodí osobních, nákladních, sportovních či jiných. Nejvytíženější plavební komorou byla jako každý rok plavební komora Smíchov v Praze, kterou bylo v roce 2017 proplaveno 25 386 lodí s největším zastoupením osobních lodí.

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

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

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

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

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

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

Na ostatních plavebních komorách ve správě státního podniku Povodí Vltavy zůstávají provozní doby beze změny dle roku 2017. Kompletní přehled viz informace Státní plavební správy.

[www.pvl.cz](http://www.pvl.cz)  
[www.facebook.com/povodivltavy](https://www.facebook.com/povodivltavy)



*Vodní cesty krajinou i městy*



VODNÍ CESTY a.s.  
Na Pankráci 1148/57  
140 00 Praha 4  
T: +420 261 222 834  
[www.vodnicesty.cz](http://www.vodnicesty.cz)