

WASSERSTRASSEN  
UND  
BINNENSCHIFFFAHRT

WATERWAYS  
AND  
INLAND NAVIGATION

# VODNÉ CESTY VODNÍ CESTY A PLAVBA

4  
2019

## *Modernizace vltavské vodní cesty*



*Lodní zdvihadlo pro velké lodě na Orlíku do 10 let*

Vydává

 PLAVBA o.p.s.  
A VODNÍ CESTY



**Povodí Labe, státní podnik**

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



**Povodí Vltavy, státní podnik**

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



**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)



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



**Povodí Odry, státní podnik**

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



**Agrární komora ČR**

Blanická 383/3, 779 00 Olomouc  
Tel.: 224 215 927, sekretariat@akcr.cz  
[www.akcr.cz](http://www.akcr.cz)



**ČESKÉ PLAVEBNÍ A VODOCESTNÉ SDRUŽENÍ**



**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, a.s.**

K Jezu 1, P. O. Box 21 • 143 01 Praha 4  
Tel.: 244 004 111  
[www.zakladani.cz](http://www.zakladani.cz)



**Metrostav a.s.**

Koželužská 2450/4, Praha 8, 180 00  
Email: [info@metrostav.cz](mailto:info@metrostav.cz), Tel.: +420 266 019 000  
[www.metrostav.cz](http://www.metrostav.cz)



společně @ VINCI

**SMP CZ, a.s.**

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



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

Sídlo společnosti: Nábřeží 4, 150 56 Praha 5  
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)



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)



**ČSPL a.s.**

K. Čapka 211/1  
405 91 Děčín I  
e-mail: [info@cspl.cz](mailto:info@cspl.cz)



170 00 Praha 7, Jankovcova 6,  
tel.: 266 797 146, 266 797 119

fax: 220 802 857, e-mail: [info@czechports.cz](mailto:info@czechports.cz)  
[www.ceskepristavy.cz](http://www.ceskepristavy.cz)



**PRAGUE BOATS**

SINCE 1990

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



**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)



**Presidential Cruises**

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



**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)



**Porr a.s.**

odštěpný závod - Vodohospodářské stavby  
Dubečská 3238/36, 100 00 Praha 10  
[www.porr.cz](http://www.porr.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)





### STÁTNÍ PLAVEBNÍ 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 6  
Tel.: +420 225 131 732  
e-mail: [rvccr@rvccr.cz](mailto:rvccr@rvccr.cz) • [www.rvccr.cz](http://www.rvccr.cz)



ul. Nowy Świat 6/12, 00-400 Warszawa, POLSKA  
tel.: +48 22 583 86 70, [sekretariatBM@mgm.gov.pl](mailto:sekretariatBM@mgm.gov.pl)  
[mgm.gov.pl](http://mgm.gov.pl)

## VODNÉ CESTY VODNÍ CESTY A PLAVBA

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

### REDAKČNÍ RADA

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

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

### PLAVBA A VODNÍ CESTY o.p.s.

Na Pankráci 53  
140 00 Praha 4  
Fax: 241 409 467  
e-mail: [vodnicesty@seznam.cz](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: Ing. Petr Forman

DTP, tisk: PRESTO s.r.o.

Vychází čtvrtletně

Roční předplatné vč. poštovného 350 Kč  
ISSN 1211-2232

Evidováno Ministerstvem kultury  
pod číslem MK ČR E 5178.

### OBSAH

Ministři dopravy SR a ČR rokovali o společných dopravných projektech .....	2
<b>JAK TO VYPADÁ S VODNÍM KORIDOREM DUNAJ-ODRA-LABE</b>	
JUDr. Vladimír Kremlík .....	2
Ministr Gróbarczyk: brzy zahájíme práce na přeměně poldru Racibórz na víceúčelovou nádrž .....	3
Gróbarczyk: wkrótce prace pod kątem wielofunkcyjności zbiornika Racibórz Ze zahraničního tisku .....	4
Počítá Evropa s vodním koridorem Dunaj-Odra-Labe? Doc. Ing. Pavel Jurášek, CSc. ....	5
Environmentální sektor bezpečnosti, politicko-environmentální bezpečnost v kontextu diskuse o proveditelnosti vodního koridoru Dunaj-Odra-Labe RSDr. Petr Rožňák, CSc. dr.h.c. ....	8
Povodí Vltavy chystá na Orlíku do deseti let dokončení zdvihadla pro velká plavidla .....	12
Nehod plavidel je relativně málo, nejvíce jich letos bylo na Baťově kanálu ...	13
Středočeské vodní cesty ožívají .....	14
Obnovení vodní cesty Pommeroeul-Conde jako první etapa průplavu Seina-sever .....	16
Přestavba mostu Tournai .....	17
V námořním přístavu Gdaňsk vznikne centrální terminál za 70 miliard korun .....	19
Modernizace historického zřezadla Hořín na Vltavě je v poločase Ing. Jan Bukovský, Ph.D. ....	20
Těžký jeřáb demontoval starý železniční most přes plavební kanál v Lužci nad Vltavou Ing. Jan Bukovský, Ph.D. ....	22
Usnesení Dopravní sekce Hospodářské komory ČR k vodní dopravě ze dne 29 listopadu 2019 .....	23
Modernizace pohonů lodí směřuje od nafty k LNG. Je to cesta k ekologizaci provozu vodní dopravy a příspěvek proti globálnímu oteplování Ing. Pavel Neseť, CSc. ....	24
Vodní dílo Lipno oslavilo 60. výročí uvedení do provozu .....	27
Čeští vojáci učili kolegy z Texaské národní gardy stavět pontonový most Z domácího tisku .....	28
Nová kniha - Poznej Baťák .....	31
Právě vyšla kniha LABE - od pramene po Hřensko od Libora Sváčka .....	31
Využití technologie železobetonových pontónov pre plávajúce zariadenia Ing. Peter Mandl, Ing. Jiří Mandl .....	32
SVAZ DOPRAVY ČR: Stížnost na nevyváženost a neobjektivnost reportáží pořadu České televize NEDEJ SE .....	38
Závěry konference s mezinárodní účastí 30. PLAVEBNÍ DNY 2019 .....	40
Vzpomínka na Ing. Martu Dudovou .....	43
Kapitán Ing. Tomáš Häckl, CSc. odešel .....	43
Život není takový – je úplně jiný (76) Ing. Josef Podzimek .....	44



Jihomoravský kraj



Zlínský kraj



Olomoucký kraj



Moravskoslezský kraj



Pardubický kraj



Středočeský kraj

**Titulní strana:** Rekordně nízká hladina přehradní nádrže Orlík, která je snížena z důvodu rekonstrukce lodního výtahu a prohloubení plavební dráhy pod plavební komorou Kořensko

**Autor:** Jiří Jiroušek

# Ministri dopravy SR a ČR rokovali o spoločných dopravných projektoch

Ministri dopravy Arpád Érsek a jeho český partner Vladimír Kremlík rokovali na separátnom stretnutí v rámci spoločného zasadnutia vlád Slovenskej a Českej republiky 11. novembra 2019 o spoločných cieľoch v oblasti dopravy. Vlády oboch štátov podporujú rozvoj vysokorýchlostného i konvenčného železničného spojenia v regióne strednej Európy. Kľúčovou témou je aj rozvoj spolupráce v oblasti autonómnej mobility.

„Som veľmi rád, že sme sa s českými partnermi stretli práve v týchto dňoch, keď si spoločne pripomíname 30. výročie Nežnej revolúcie. Vážim si, že naše stretnutia nie sú len symbolické a pokračujeme v úzkej spolupráci

v oblasti rozvoja dopravných projektov, ktoré sú prospešné pre obe strany,“ povedal minister dopravy a výstavby SR Arpád Érsek.

**Slovensko takisto ocenilo aktivity českej a poľskej strany súvisiace s opätovným zaradením vodného koridoru Dunaj-Odra-Labe do siete TEN-T. Efektívnosť tejto vodnej cesty pre Slovensko by mala posúdiť Štúdia realizovateľnosti.**

Zdroj: Ministerstvo dopravy a výstavby Slovenskej republiky  
Foto: Setkání ministrů dopravy ČR a Slovenska v Bratislavě Zdroj: TASR



Vladimír Kremlík

1. října · 🌐



JAK TO VYPADÁ S VODNÍM KORIDOREM DUNAJ - ODRA - LABE 🇸🇰

Často dostávám dotazy, jaká je aktuální situace ohledně vodního koridoru Dunaj - Odra - Labe. 🌐 V pondělí jsem odeslal studii proveditelnosti koridoru DOL společně s návrhem usnesení na vládu. Navrhujeme zaměřit se zejména na Dunajsko-Oderskou větev. Spojení těchto dvou větví se jeví z ekonomického hlediska jako nejvýhodnější. 🇸🇰

V případě souhlasu vlády bude zadáno zpracování podkladů pro vyhodnocení vlivů na udržitelný rozvoj území z hlediska životního prostředí. Územní rezerva Labské větve nebude rušena a dále bude sledována v nové doporučené trase ve vazbě na kladné hodnocení vlivů na udržitelný rozvoj území z hlediska vlivu na životní prostředí 🍀.





Ministr Gróbarczyk navštívil staveniště poldru Racibórz Dolny při příležitosti přeložení toku řeky Odry

**Kdyby byla nádrž Raciborz postavena před rokem 1997, unikli bychom velké povodni. Ale dnes válčíme také se suchem a budujeme vnitrozemskou vodní dopravu. Dle tohoto požadavku bude ze suchého poldru vodní nádrž, která se stane se základem zajištění vody pro Oderskou vodní cestu, a především spojení Dunaj-Odra-Labe.**

ministr námořního hospodářství a vnitrozemské plavby Polské republiky Marek Gróbarczyk, Raciborz, 10. října 2019

ze zahraničního tisku • z zahraničního tisku

## **Ministr Gróbarczyk: brzy zahájíme práce na přeměně poldru Racibórz na víceúčelovou nádrž**

Mateusz Babak – 10. října 2019, PortalMorski.pl

**Dokončení suchého poldru Racibórz Dolny je také začátkem další fáze: její přeměna na vodní nádrž vč. vedení Oderské vodní cesty do Ostravy - řekl na staveništi ministr námořního hospodářství a vnitrozemské plavby Marek Gróbarczyk.**

V tento den proběhlo u rozhodující investice – přelivného objektu – přeložení toku řeky Odry. To umožní dokončit její výstavbu a zajistit plnou funkčnost do konce tohoto roku. Jak poznamenal ministr námořního hospodářství a vnitrozemské plavby, takto zajištěná protipovodňová ochrana je jedním z klíčových účelů investice.

„Ale je tu další nesmírně důležitý prvek. Dnešní dokončení je zásadním počátkem další fáze: jedná se o dokončení tohoto poldru a přestavbu na vodní nádrž Racibórz,“ řekl Gróbarczyk.

„**Jsmo na pravděpodobně nejdůležitějším místě pro vnitrozemskou plavbu, tj. na vodním uzlu, spojujícím Odru, Dunaj a Labe**“, připomněl ministr.

„**Máme novou dohodu s českou stranou: společně požádáme Evropskou komisi o zařazení Oderské vodní cesty do základní evropské dopravní sítě TEN-T. Tímto způsobem získáme financování, a nakonec se spojíme s Ostravou.** Toto je první fáze, kterou chceme implementovat a začít navrhovat konkrétní řešení v rámci realizace této stavby,“ oznámil Gróbarczyk.

„**Je to prakticky začátek Oderské vodní cesty a spojení s přístavem Štětín-Svinoústí. A dnes je den, kdy konečně začínají rozhodující investice v oblasti vnitrozemské plavby,**“ poznamenal ministr.

Předseda státní společnosti Wody Polskie Przemysław Daca upřesnil, že ještě tento rok by se mělo uskutečnit výběrové řízení na projekt změny poldru Racibórz na multifunkční nádrž včetně vnitrozemské vodní cesty mezinárodního významu – s realizací po uplynutí doby udržitelnosti současného projektu EU. „**Očekávám, že výběrové řízení proběhne tento rok a budeme se připravovat na změnu této nádrže,**“ řekl Daca.

### **Suchý poldr Racibórz Dolny**

Investiční náklady: 1,997 miliard PLN (cca 12 miliard Kč)

Rozloha nádrže: 2 630 ha

Kapacita: 185 milionů m<sup>3</sup>

Délka hráze: 22,4 km

Stupeň ochrany: 2,5 milionu obyvatel



Detailní pohled na středové pole výpustného objektu o šířce 12 m, které provizorně umožňuje plavbu i velkým lodím Foto: Budimex

# Gróbarczyk: wkrótce prace pod kątem wielofunkcyjności zbiornika Racibórz

Mateusz Babak – 10 października 2019, PortalMorski.pl

**Zakończenie budowy suchego zbiornika Racibórz Dolny to jednocześnie rozpoczęcie kolejnego etapu: przekształcenia go w zbiornik mokry, m.in. pod kątem doprowadzenia Odrzańskiej Drogi Wodnej do Ostrawy - powiedział w czwartek na placu budowy szef MGMIŻŚ Marek Gróbarczyk.**

Tego dnia przy głównym obiekcie inwestycji, tzw. budowli przelewowo-spustowej, przeprowadzono operację hydrotechniczną, polegającą na zmianie biegu Odry w czaszy zbiornika. Umożliwi to dokończenie jego budowy i uzyskanie pełnej funkcjonalności do końca br. Jak zaznaczył minister gospodarki morskiej i żeglugi śródlądowej, uzyskana w ten sposób ochrona przeciwpowodziowa to jeden z kluczowych aspektów inwestycji.

„Ale jest jeszcze jeden niezwykle ważny element. Dzisiejsze zakończenie prac jest bezwzględnie rozpoczęciem kolejnego etapu: to jest zamknięcie tego zbiornika i budowa zamkniętego mokrego zbiornika Racibórz” - powiedział Gróbarczyk. „Jesteśmy w miejscu chyba najważniejszym dla żeglugi śródlądowej, czyli crossie, węźle wodnym, łączącym Odrę, Dunaj oraz Łabę” - przypomniał.

„Jesteśmy po ostatecznych uzgodnieniach ze stroną czeską: wspólnie będziemy aplikować do Komisji Europejskiej o wpisanie Odrzańskiej Drogi Wodnej do bazowej sieci dróg TEN-T. W ten sposób uzyskamy finansowanie i w końcu połączymy się z Ostrawą. To jest ten pierwszy etap, który chcemy zrealizować i przystąpić już do projektowania konkretnych rozwiązań w ramach realizacji tej budowy” - zapowiedział Gróbarczyk.

„To praktyczny początek Odrzańskiej Drogi Wodnej i połączenie z portem Szczecin-Świnoujście” - zaznaczył minister. „I to jest w końcu ten dzień, który rozpoczyna bardzo duże inwestycje właśnie w zakresie żeglugi śródlądowej” - zasygnalizował. Prezes Wód Polskich Przemysław Daca uściślił, że jeszcze w tym roku powinna rozpocząć się przetarg na koncepcję dostosowania zbiornika Racibórz – po okresie trwałości projektu unijnego – do pełnej funkcjonalności zbiornika wielofunkcyjnego oraz śródlądowej drogi wodnej o znaczeniu międzynarodowym. „Myślę, że przetarg będzie w tym roku i będziemy już przygotowywać się do tego, żeby ten zbiornik zmienić” - zaznaczył Daca.

## **Polder Racibórz Dolny**

Wartość kontraktu: 1,997 mld zł

Powierzchnia zbiornika: 2630ha

Pojemność: 185 mln m<sup>3</sup>

Długość zapór: 22,4 km

Stopień zabezpieczenia: 2,5 mln mieszkańców



  
MGMiŻŚ  
Ministerstwo Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej

**Gdyby zbiornik Racibórz Dolny powstał przed 1997 rokiem, uniknęlibyśmy wielkiej powodzi. Ale dzisiaj walczymy także z suszą oraz odbudowujemy żeglugę śródlądową. W związku z tym ten zbiornik będzie mokry i stanie się podstawą, jeśli chodzi o alimentację wody w Odrzańskiej Drodze Wodnej, a przede wszystkim połączenia Odra-Dunaj-Łaba.**

**minister**  
**MAREK GRÓBARCZYK**

Racibórz, 10.10.2019



# Počítá Evropa s vodním koridorem Dunaj-Odra-Labe?

Doc. Ing. Pavel Jurášek, CSc.

V novodobé historii po druhé světové válce na půdě **Organizace spojených národů, konkrétně Výboru pro vnitrozemskou dopravu Evropské hospodářské komise**, bylo jako evropský projekt v roce 1960 zařazeno spojení Baltského moře s mořem Černým prostřednictvím vodních toků Dunaj-Odra. V roce 1964 byla ustanovena Skupina zpravodajů pro ekonomické řešení spojení Dunaj-Odra a jejím vedením byla ustanovena Československá republika, která na svém prvním zasedání zdůvodnila rozšíření tohoto spojení i na Labe. V roce 1981 byla vypracována Ekonomická studie spojení Dunaj-Odra (Labe). V roce 1988 byla obnovena práce na ekonomickém zdů-

vodnění tohoto spojení, zejména s ohledem na zahrnutí ekologických podmínek. Vedením zasedání expertů pro ekonomickou studii spojení Dunaj-Odra(Labe) byla opět ustanovena Československá republika, a po roce 1993 vedení převzala Česká republika. Stálými členy zasedání expertů bylo Rakousko, Polsko, Slovensko a Česká republika. V rámci Výboru pro vnitrozemskou dopravu EHK/OSN byla po projednání s Německem studie přijata bez jakéhokoliv doplnění. Na 56. zasedání Výboru pro vnitrozemskou dopravu EHK/OSN ve dnech 17. - 21. ledna 1994 byla schválena Ekonomická studie spojení Dunaj-Odra(Labe) a doporučeno státům a soukromým

Částka 55

Sbírka zákonů č. 163 / 1999

Strana 3083

163

## SDĚLENÍ

Ministerstva zahraničních věcí

Ministerstvo zahraničních věcí sděluje, že dne 19. ledna 1996 byla v Ženevě přijata Evropská dohoda o hlavních vnitrozemských vodních cestách mezinárodního významu (AGN).

Jménem České republiky byla Dohoda podepsána v Helsinkách dne 23. června 1997. Listina o schválení Dohody Českou republikou byla uložena u generálního tajemníka Organizace spojených národů, depositáře Dohody, dne 8. srpna 1997.

Dohoda vstoupila v platnost na základě svého článku 8 odst. 2 dne 26. července 1999 a tímto dnem vstoupila v platnost i pro Českou republiku.

Český předklad Dohody se vyhláší současně.

## EVROPSKÁ DOHODA

o hlavních vnitrozemských vodních cestách mezinárodního významu (AGN)

Smluvní strany,

majíce na paměti nutnost ulehčení a rozvoje mezinárodní přepravy po vnitrozemských vodních cestách v Evropě,

berouce na zřetel, že mezinárodní přeprava zboží se bude zvyšovat v důsledku růstu mezinárodní obchodu,

podtrhující důležitou roli vnitrozemské vodní dopravy, která ve srovnání s jinými druhy dopravy má ekonomické a ekologické přednosti a nabízí dostatečnou kapacitu v infrastruktuře a lodním parku, a je proto schopna snížit společenské náklady a negativní vlivy vnitrozemské dopravy jako celku na životní prostředí,

jsouce přesvědčeny, že pro zvýšení efektivnosti mezinárodní přepravy po vnitrozemských vodních cestách v Evropě a jejich zajímavost pro spotřebitele je nutno vytvořit právní rámec pro koordinaci plánů rozvoje a výstavby sítě vnitrozemských vodních cest mezinárodního významu na základě dohodnutých parametrů infrastruktury a provozních podmínek,

se dohodly takto:

### Článek 1

#### Určení sítě

Smluvní strany přijímají ustanovení této Dohody jako koordinovaný plán rozvoje a výstavby sítě vnitrozemských vodních cest, dále nazývané „sítí vnitrozemských vodních cest mezinárodního významu“ nebo „sítí vodních cest E“, který mají v úmyslu uskutečnit v rámci svých příslušných programů. Síť vodních cest E zahrnuje vnitrozemské vodní cesty a přístavy

mezinárodního významu, které jsou uvedeny v přílohách I a II k této Dohodě.

### Článek 2

#### Technické a provozní charakteristiky sítě

Síť vnitrozemských vodních cest mezinárodního významu uvedená v článku 1 bude přizpůsobena charakteristikám uvedeným v příloze III k této Dohodě nebo bude dána do souladu s ustanoveními této přílohy v průběhu budoucích modernizačních prací.

### Článek 3

#### Přílohy

Přílohy k této Dohodě jsou nedílnou součástí Dohody.

### Článek 4

#### Určení depositáře

Depositářem této Dohody je generální tajemník Organizace spojených národů.

### Článek 5

#### Podpis

1. Tato Dohoda bude v sídle Organizace spojených národů v Ženevě otevřena k podpisu státům, které jsou členy Evropské hospodářské komise Organizace spojených národů nebo se mohou zúčastňovat činnosti Komise s poradním statutem v souladu s body 8 a 11 Jednacího řádu Komise, od 1. října 1996 do 30. září 1997.

2. Tyto podpisy podléhají ratifikaci, přijetí nebo schválení.

společnostem vycházej z této studie při realizaci tohoto projektu.

**Evropská dohoda o hlavních vnitrozemských vodních cestách mezinárodního významu (AGN)** vstoupila v platnost 26. 7. 1999

a v právním řádu České republiky je vedena pod č.183/1999 ve sbírce zákonů s platností od uvedeného dne. Podle článku 1 smluvní strany přijímají ustanovení této dohody jako koordinovaný plán rozvoje a výstavby sítě vnitrozemských vodních cest – „síť vodních cest E“, který mají v úmyslu uskutečnit v rámci svých příslušných programů.

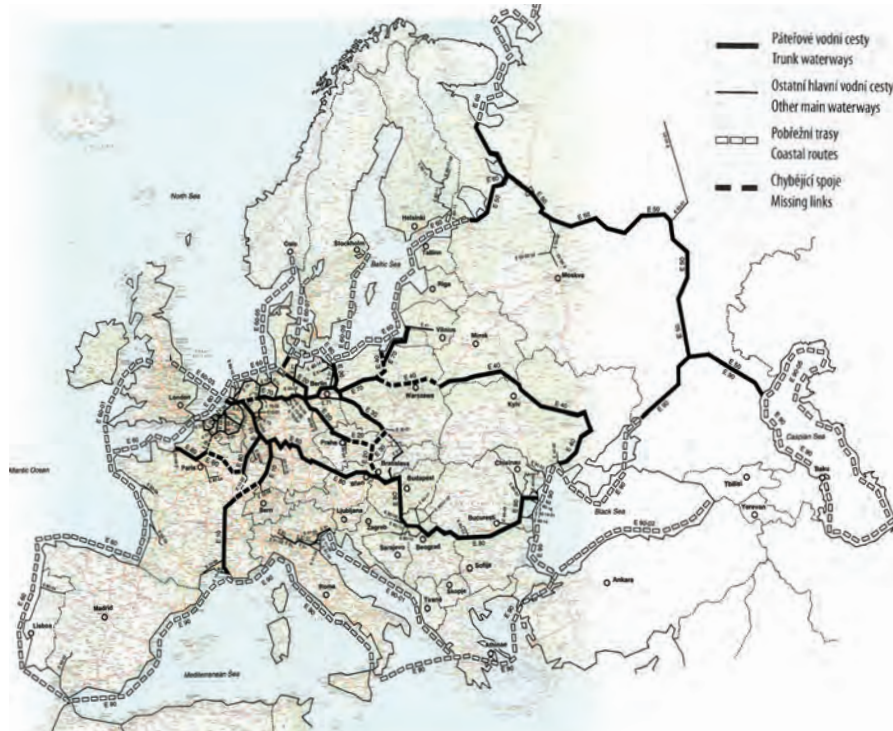
Z výše uvedeného je patrné, že vodní koridor Dunaj-Odra-Labe je v našem platném právním řádu uveden jako spojení vnitrozemských vodních cest mezinárodního významu, a to pod čísly E 20 (spojení Labe - Dunaj) a E 30 (spojení Odra - Dunaj), v rámci hlavních vodních magistrál.

**Soupis norem a hlavních parametrů sítě vodních cest E „Modrá kniha“**

Modrá kniha představuje soupis norem a parametrů současných a předpokládaných vodních cest a přístavů „E“, v Evropě pravidelně projednávaných Dopravní divisi EHK/OSN, a zahrnuje mezinárodní srovnání současných parametrů vnitrozemské plavby v Evropě s minimálními hodnotami stanovenými v Evropské dohodě o hlav-

1	2	3	4
E 10			Rotterdam/Europort-Lobith přes Oude Maas, Merwede a Waal, Rýn (Niffer, Mulhouse, Besançon-St. Symphorien)-Lyon-Marseille-Fos
	E 10-01		Kanál Wesel-Datteln, Kanál Datteln-Hamm
	E 10-03		Kanál Rýn-Herne
	E 10-05		Ruhr
	E 10-07		Řeka Neckar po proudu od Plochingen
	E 10-09		Řeka Rýn od Niffer do Rheinfelden
	E 10-02		(Saône-Moselle)
	E 10-04		Propojení Rhône-Sète
	E 10-06		Rhône a kanál St. Louis: Barcarain-Fos
	E 11		IJmuiden-Tiel přes Noordzeekanaal a kanál Amsterdam-Rýn
	E 11-01		Zaan
	E 12		Heumen-Nijmegen-Arnhem-Zwolle-Waddenzee přes kanál Maas-Waal, Waal, Nederrijn, IJssel a IJsselmeer
	E 12-02		Zwolle-Meppel přes Zwarte Water a Meppeldiep
E 12-04		Ketelmeer-Zwartsluis přes Ramsdiep	
E 13		Severní moře-Emden-Dortmund přes Ems a kanál Dortmund-Ems	
E 14		Řeka Weser od Severního moře přes Bremerhaven a Bremen po Minden	
E 15		Amsterdam-Lemmer-Groningen-Delfzijl-Emden-Dörpen-Oldenburg-Elsfleth přes IJsselmeer, kanál Prinses Margriet, kanál van Starckenborgh, kanál Ems, Ems, kanál Dortmund-Ems, kanál Küsten a Hunte	
E 15-01		Kanál van Harinxma od Fonejacht do Harlingen	
E 20			Řeka Labe od Severního moře přes Hamburk, Magdeburk, Ústí nad Labem, Mělník a Pardubice – (spojení Labe-Dunaj)
	E 20-02		Elbe-Seitenkanal
	E 20-04		Řeka Saale až po Lipsko
	E 20-06		Řeka Vltava: Mělník-Praha-Slapy
	E 21		Řeka Trave od Baltského moře k Labi přes kanál Labe-Lübeck
E 30			Swinoujscie-Szczecin-řeka Odra od Szczecin přes Wrocław do Kozle, (spojení Odra-Dunaj)
	E 30-01		Gliwický kanál

Příloha č. 1 - Výpis ze Seznamu vnitrozemských vodních mezinárodního významu



Grafické znázornění přílohy č. 1 - AGN

ních vnitrozemských vodních cestách mezinárodního významu (AGN). Modrá kniha vede soupis úzkých míst a chybějících spojení v současné vnitrozemské síti „E“. Třetí vydání Modré knihy z června 2017 vykazuje současný stav v této síti.

ECE/TRANS/SC.3/144/Rev.3/Amend.1

COMMISSION ÉCONOMIQUE POUR L'EUROPE

## INVENTAIRE DES NORMES ET PARAMÈTRES PRINCIPAUX DU RÉSEAU DES VOIES NAVIGABLES E

« LIVRE BLEU »

Troisième édition révisée  
Amendement n° 1NATIONS UNIES  
Genève, 2019

## Výpis z Modré knihy

Inventaire des normes et paramètres principaux du réseau des voies navigables E  
Soupis norem a hlavních parametrů sítě vodních cest E

Les «goulets d'étranglement structurels» sont les sections de voies navigables E dont les paramètres actuels ne sont pas conformes aux conditions applicables aux voies navigables d'importance internationale selon la nouvelle classification des voies navigables européennes (classe IV).

Úzká místa podstatná jsou části vodních cest E, jejichž současné parametry neodpovídají podmínkám stanoveným pro vodní cesty mezinárodní důležitosti podle nové klasifikace evropských vodních cest (třída IV).

Les «goulets d'étranglement stratégiques» sont d'autres sections qui répondent aux conditions de base de la classe IV mais qui devraient néanmoins être modernisées pour améliorer la structure du réseau ou accroître la capacité économique du trafic en navigation intérieure.

Úzká místa strategická jsou ostatní části, které odpovídají základním podmínkám třídy IV, ale



kteřé musí býti nicméně modernizovány pro zlepšení struktury sítě nebo zvýšení ekonomické kapacity dopravy ve vnitrozemské plavbě.

**Les «liaisons manquantes»** sont les parties du réseau futur de voies navigables d'importance internationale qui n'existent pas actuellement.

**Spojení chybějící** jsou části budoucí sítě vodních cest mezinárodní důležitosti, které v současnosti neexistují. La condition essentielle pour l'élimination des goulets d'étranglement et la réalisation des liaisons manquantes est le résultat positif de l'évaluation économique.» *Podstatné podmínky pro odstranění úzkých míst a realizace chybějících spojení je kladným výsledkem ekonomického vývoje.*

**Autriche - Rakousko**

Liaisons manquantes :

**Liaison Danube – Oder - Elbe (E 20).**

Goulets d'étranglement structurels : néant.

Goulets d'étranglement stratégiques : Danube (E 80) du km 2 037,0 au km 2 005,0 et du km 1 921,0 au km 1 873,0 - faible profondeur du chenal (à certains endroits de 2,20 m seulement).

**Pologne -Polsko**

Liaisons manquantes :

• **Liaison Danube - Oder - Elbe (E 30).**

• Liaison Gdansk - Brest (E 40), les sections navigablesexistantes étant exclues.

Goulets d'étranglement structurels :

- Oder (E 30) de Widuchova à Kozle - reclassement des classes II et III dans la classe Va nécessaire.
- Canal Glivice (E 30-01) - reclassement de la classe III à la classe Va nécessaire.
- Wisla (E 40) de Biala Gora à Wloclawek et de Plock à Warszawa - reclassement des classes I et II dans la classe Va nécessaire. 12 Inventaire des normes et paramètres principaux du réseau des voies navigables E
- Canal de Zeran (E 40) de Zeran au lac de Zegrze - reclassement de la classe III dans la classe Va nécessaire.
- Bug (E 40) du lac de Zegrze à Brest - reclassement dans la classe Va nécessaire. La profondeur est limitée à 0,80 m pendant 210 jours par an.
- Canal Warta - Notec - Bydgoszcz (E 70) de Kostrzyn à Bydgoszcz - reclassement de la classe II dans la classe Va nécessaire.
- Wisla (E 70) de Bydgoszcz à Biala Gora - reclassement de la classe II à la classe Va nécessaire.
- Szkarpa (E 70) de Gdanska Glova à Elblag - reclassement de la classe III à la classe Va nécessaire.

**République Tchèque - Česká republika**

Liaisons manquantes :

**Liaison Danube - Oder - Elbe (E 20 et E 30).**

Goulets d'étranglement structurels : Elbe (E 20) de la frontière d'État à Ústí nad Labem - profondeur extrêmement faible du chenal pendant les saisons sèches (0,9 à 2,0 m); dans les années 1997-2004 le tirant d'eau disponible était de moins de 1,40 m pendant 160 à 262 jours par an, rendant cette section commercialement non-navigable; la construction de deux écluses est nécessaire.

Goulets d'étranglement stratégiques :

- Elbe (E 20) de Mělník à Chvaletice - faible largeur des portes d'écluse (12,00 m), de Chvaletice à Pardubice, la construction d'une écluse à Přelouč est nécessaire.

- Vltava (E 20-06) de Mělník à Praha - faible hauteur sous les ponts (4,50 m) et faible largeur des portes d'écluse (11,00 m).

Inventaire des normes et paramètres principaux du réseau des voies navigables E 13

**Slovaquie -Slovensko**

Liaisons manquantes :

• **Liaison Danube - Oder - Elbe (E 20 et E 30).**

• Liaison Váh - Oder (E 81).

Goulets d'étranglement structurels : néant

Goulets d'étranglement stratégiques :

- Danube (E 80) de Devín (km 1 880,26) à Bratislava (km 1 867,0) - profondeur insuffisante en période d'étiage et hauteur sous les ponts insuffisante aux écluses de l'aménagement électrohydraulique de Gabčíkovo (km 1 819,3) - 8,90 m. Un relèvement à 9,10 m est nécessaire.
- Danube (E 80) de Sap (km 1 811,0) à l'embouchure de l'Ipeľ (km 1 708,2) - profondeur insuffisante en période d'étiage et hauteur sous les ponts insuffisante.
- Váh (E 81) de Komárno (km 0,0) à Žilina (km 240,0) - profondeur insuffisante du chenal. La canalisation de la rivière et le reclassement de celle-ci à la classe VIa (Komarno - Hlohovec) et Va (Hlohovec - Žilina), associés à la construction de nouvelles écluses et à la reconstruction des écluses existantes, sont nécessaires.

**Závěr**

Tento článek seznamuje širokou odbornou i laickou veřejnost o přístupu k záměru vodního koridoru Dunaj-Odra-Labe na půdě celoevropského, resp. celosvětového zájmu v rámci Výboru pro vnitrozemskou dopravu Evropské hospodářské komise při Organizaci spojených národů. Jak je patrné z výše uvedeného třetího revidovaného vydání Modré knihy z roku 2017, tento zájem trvá i v současné době. Setkáváme-li se s názorem, bohužel i na parlamentní půdě, že evropské státy nic o spojení Dunaj-Odra-Labe nevědí, tak to neodpovídá skutečnosti. Obdobně i mediální spojování vodního koridoru Dunaj-Odra-Labe s určitou osobou, příp. osobami je pouhá ať již kladná či záporná spekulace.

Rád bych zde uvedl ještě poznámku týkající se labské větve. Při projednávání Ekonomické studie spojení Dunaj-Odra(Labe), včetně Labské větve, byla studie schválena bez jakéhokoliv doplnění, a to i Německem, jak je uvedeno výše. Proti vyjmutí labské větve s ohledem na uváděnou rozdílnost parametrů vodních cest (třída Vb - vodní koridor DOL a třída IV - Labe v úseku Mělník-Pardubice) mohou uvést např. předpoklad rozšíření přepravy směrem na východ (Afrika, Asie) a v tomto případě má Labská větev své opodstatnění při využití přístavu Pardubice, jako překladního místa do oblasti jak východních, tak i středních a severních Čech prostřednictvím labsko-vltavské vodní cesty.

**Na otázku, položenou titulkem tohoto článku, je tedy nutné odpovědět jednoznačně kladně: Ano, Evropa s vodním koridorem Dunaj-Odra-Labe počítá!**

# Environmentální sektor bezpečnosti, politicko-environmentální bezpečnost v kontextu diskuse o proveditelnosti vodního koridoru Dunaj-Odra-Labe

RSDr. Petr Rožňák, CSc. dr.h.c. – Katedra bezpečnosti a práva, Ambis – Vysoká škola, a.s.

## Prolog

K napsání této stati mne přiměla má účast na odborném semináři organizovaném komisí pro životní prostředí Akademie věd ČR. Naivně jsem se domníval, že na semináři půjde o navýsost skvělou odbornou diskusi ke studii proveditelnosti (SP) za účelem prokázání společenské přínosnosti nedávno dokončené SP DOL s tím, aby bylo dosaženo proveditelnosti alespoň větve Dunaj-Odra (DO). **K mému údivu, již dopředu bylo rozhodnuto a auditoriu předloženo stanovisko, že ani jedna z větví DO či DOL s ohledem na negativní dopady na životní prostředí není proveditelná. SP byla předem prohlášena za nerealistickou a celkově společensky neúčelnou. Předem bylo definováno, že není vůle naslouchat racionálním návrhům ze strany věcně příslušných úseků - ministerstva dopravy, ministerstva životního prostředí a zpracovatele SP, ba ani diskutérů. Osobně jsem očekával, jak je tomu obvyklé na takových akcích ve světě, že se o problému bude diskutovat, druhé straně či jiným a protichůdným stanoviskům naslouchat, bude se jednat věcně, eticky a konstruktivně. Ovšem, tak tomu v úterý, dne 1. 10. 2019 odpoledne, v sále 206 ve II. patře Akademie věd ČR, na Národní třídě 3, Praha 1, nebylo.**

## 1. Na začátek trochu teorie.

**1.1 Enviromentální sektor bezpečnosti** čili bezpečnost životního prostředí (BŽP) je v popředí zájmu od roku 1972, kdy proběhla mezinárodní konference věnovaná světovému životnímu prostředí (UNCED). BŽP bývá charakterizována: (1) jako „nejvyšší forma bezpečnosti“, ale také (2) jako „zanášení pojmu bezpečnost nepatřičným obsahem“. Na tuto kategorii bezpečnosti se nahlíží jak vidno dvoji optikou, a to: *vojensko-politickou* anebo jako například v článku 130 R Smlouvy o fungování EU jako kategorii *socio-ekonomickou*. Jde o pozoruhodný sektor bezpečnosti, díky existenci dvou svébytných agend: vědecké a politické. **A složitost enviromentálního sektoru bezpečnosti, jak jistě uznáte, je na světě! Tato skutečnost se v plné své síle promítá do diskuse proveditelnosti či neproveditelnosti vodního koridoru D-O-L. Pro politickou agendu není ústřední otázkou, zdali se jedná o prostou spekulaci, nýbrž jestli environmentální požadavek a jeho naléhavost vytváří politické téma, s nímž politik, politická strana či jiný politický subjekt může hrát své mocenské hry** (havárie jaderné elektrárny, povodně a záplavy rozsáhlých rozměrů, tajfun, tsunami, nedosta-

tek vodních zdrojů, lesů apod.) Je jistě zajímavé, že nejúčinnějším politickým žolíkem není vzniklá katastrofa, ale *předpoklad vzniku katastrofy* (předpověď, že k ní dojde. To umožňuje dramatickou rétoriku, omezovat zdroje, hovořit o udržitelném rozvoji a v tomto směru také podnikat potřebné politické kroky a bezpečnostní opatření, otevřít řadu pestrých relevantních témat (například: každý přece vidí, jak jsme závislí na společném vodním zdroji, správně zemědělské půdy [za posledních 22 let bylo v ČR zastavěno 10,6 % vysoce kvalitní zemědělské půdy a vytvořeno, teď se čtenáři podržte, 4,5 milionu m<sup>2</sup> skladových ploch], lesů, ovzduší; není žádný důvod se domnívat, že se klima nezmění, podívejte, co nám už teď dělá za paseku asijský tesařík, říční krab, křídlatka japonská,...). A realizace D-O-L, no to je přeci utopická vize, nákladná, nerealizovatelná, neefektivní atd. atp. Konec století pro některé regiony může být katastrofální, upozorňuje Michel Jarraud, generální tajemník Světové meteorologické organizace<sup>1</sup>. Odůvodňuje to koncentrací skleníkových plynů (oxidu uhličitého a dalších skleníkových plynů) jež v atmosféře dosáhla nového rekordu. Zrychlující se trend komplikuje udržení globálního oteplování pod dvěma stupni Celsia ve srovnání s dobou před průmyslovou revolucí. Odsud lze snadno vyvodit, pokud tento trend bude pokračovat, že průměrná teplota na Zemi bude na konci tohoto století o 4,6 stupně Celsia vyšší, než byla ve druhé polovině 19. století, což by mělo za následek značné klimatické změny na Zemi. Za „rukolapné“ argumenty se uvádějí příklady odlomení obrovského ledovce, většího než Praha, označeného K-31. Ledovec o velikosti 33 krát 19 kilometrů se v současnosti nalézal v oblasti zátoky Pine Island jihozápadně od Ohňové země<sup>2</sup>, anebo poslední příklad Ameryho šelfového ledovce na východě Antarktidy mezi australskými výzkumnými stanicemi Davis a Mawson, kdy se na konci září 2019 oddělila obří ledová kra, která má rozlohu 1636 kilometrů čtverečních. Tím podle serveru BBC vyprodukoval Amery svůj největší nový ledovec za poslední více než půlstoletí. Vědci tvrdí, že za odlomení ledu nemůže globální oteplování, jde o součást normálního procesu, Jak zdůrazňuje Helen Fricker: „Je to součást normálního cyklu ledovcového šelfu. Průměrně každých 60 až 70 let dojde k odtržení,“ vysvětlila s tím, že tato konkrétní nynější událost tedy není žádným důvodem ke znepokojení. Zvláště když nemá hned zapříčinit zvýšení hladiny oceánu<sup>3</sup>. Klimatické změny z hlediska jejich dopadu ně-

1 Světová meteorologická organizace je specializovanou agenturou Spojených národů od roku 1951. Poskytuje vědecké informace o stavu atmosféry, zdrojích pitné vody a otázkách klimatu. Nabízí služby v oblasti předpovědi počasí a sledování globálního vývoje počasí, umožňuje rychlou výměnu informací o počasí a z oblasti hydrologie. Realizuje řadu významných programů týkajících se klimatu, atmosféry, aplikované meteorologie, životního prostředí a vodních zdrojů. Tyto programy jsou základem pro systém včasného varování pro nepříznivé klimatické vlivy a hrozby, jako jsou tropické cyklony, El Niño, záplavy, sucha a jiné přírodní katastrofy. Věnuje se i jiným souvisejícím otázkám, např. ubývání ozonové vrstvy, globální oteplování či ubývání zdrojů pitné vody. WMO má 187 členů (181 států a 6 teritorií), z nichž všichni disponují vlastními meteorologickými a hydrologickými službami. Řídicím orgánem WMO je Světový meteorologický kongres, který se schází jednou za čtyři roky. Výkonná rada WMO má 37 členů a schází se jednou za rok. WMO má 213 zaměstnanců a její rozpočet pro období 2004-2007 činí 253,8 milionu USD.

2 Od Antarktidy se odlomil ledový kus větší než Praha. Novinky.cz [online]. 2013, s. 1, 25. 11. 2013 [cit. 2013-11-25].

Dostupné z: <http://www.novinky.cz/zahranicni/svet/320197-od-antarktidy-se-odlomil-ledovy-kus-vetsi-nej-praha.html>.

3 Zdroj: <https://www.dw.com/en/huge-iceberg-breaks-off-antarctica/a-50650911>



kteří odborníci přirovnávají ke zbráním hromadného ničení. Možný katastrofický scénář předpokládá, že přežije 1/3 světové populace. Výsledkem by byla nekonečná válka o vodu a potravinové zdroje v děsivém světě.<sup>4</sup>

**A tak se otevírá prostor pro hysterii a ekologický fanatismus aktuálně reprezentovaný šestnáctiletou švédskou aktivistkou Grétou Thunbergovou, která už rok kritizuje politické vůdce v celém světě za nečinnost v boji proti změnám klimatu způsobeným lidskou činností.**<sup>5</sup> Vyvozuji, že tak skvěle mladá švédská aktivistka „hraje do karet“ zastáncům názorů, že ke klíčovým environmentálním bezpečnostním tématům (kromě těžko odstranitelné arogance mocných a jejich hloupých rozhodnutí) patří:

- narušení ekosystému;
- energetické problémy;
- populační problémy;
- potravinové problémy;
- občanské spory;
- narušení životního prostředí;
- nejhorší environmentální hrozbou je, že lidstvo přijde o dosaženou civilizační úroveň;
- post-nukleární svět;
- post-environmentální apokalypsa lidské civilizace a životního prostředí.

**Environmentální bezpečnostní témata** jsou dělena na:

- globální, ztenčování ozónové vrstvy;
- ekonomická, kácení deštných pralesů;
- morální, lov velryb.

**K hlavním aktérům environmentální bezpečnosti** bezesporu patří:

- ekonomičtí aktéři, – nadnárodní korporace, státní podniky, zemědělský, chemický, těžební, jaderný průmysl, rybolov, aj.;
- vlády a vládní agendy;
- mezinárodní organizace (UNEP, FAO, Světová banka, Evropská banka,...)

Nejvíce jsou zřejmě environmentálními hrozbami ohroženy lidské civilizace vzešlé z přírodního prostředí, ale také přírodní systémy napadené karcinogenem lidské aktivity. Základním a logickým vzorcem (rovnicí) environmentální bezpečnosti zahrnující tři ústřední prvky je:

$$E = P \times B \times T$$

kdy **E** je environmentální degradace, **P** je populace, **B** je blahobyt a **T** je druh technologie.

Bohužel, lze říci, že environmentální bezpečnost má jednoznačně a převážně globální dopad, postihuje každého člověka a environmentální ohrožení lze zvládat jedině na základě široké spolupráce (kontrola klimatických změn a emisí, množství skleníkových plynů, ochranou ozónové vrstvy, ochranou výjimečných regionů – Antarktida, Amazonie, péče o dna moří, ochrana oceánů). Pokud provedu sumarizaci sektoru bezpečnosti životního prostředí, pak tvrdím (nejen se zastánci Kodaňské školy), že environmentální sektor bezpečnosti charakterizuje:

- sekuritizace dvojím směrem: politickým a vědeckým (pořadí si můžete směle přehodit);
- politizace environmentálních témat se zvyšuje (hodí se do krámu politikům);
- regionální režimy upravující spolupráci, např. proti znečišťování moří, jsou efektivnější než globální opatření;
- existence nepřehledného množství environmentálních tematických oblastí;
- nestejnorodost původců a strůjců environmentálních

škod na životním prostředí a jeho bezpečnosti;

- soubor aktérů bezpečnosti životního prostředí v jednom regionu a jejich vysoká vzájemná bezpečnostní závislost (zemědělská politika, uprchlíci (imigranti) před hladem, ochrana ohrožených zvířecích druhů (klaun mořský a mořské sasanky), globálním oteplováním, ekologickými katastrofami...);
- přesun lokálních (regionálních) problémů bezpečnosti životního prostředí do pozice (ne)bezpečnosti s globálním obsahem – dosahem; tendence čekat, až lokální problémy přerostou, vyústí v problém globální (přičemž není třeba čekat na nějaké globální řešení).

## 1.2 Ekonomický sektor bezpečnosti (politicko-ekonomická bezpečnost)

je idea bezpečnosti, která je jako celek mimořádně kontroverzním, a co více, zpolitizovaným problémem.<sup>6</sup> Problém spočívá v tom, že nejčastějším průvodním jevem ekonomické bezpečnosti je politizace hospodářství, a tak také dochází k přelévání bezpečnostních témat z ekonomického sektoru do sektorů jiných (nejčastěji pak politického sektoru). Podstatou ekonomické bezpečnosti jsou dosud nevyřešené a vysoce zpolitizované diskuse o ekonomii a stavu hospodářství. Přetrvávající rozpor (soupeření) mezi podstatou tržního prostředí charakterizovaného a předpokládajícího pocit nejistoty (ekonomickou strukturou trhu) na straně jedné. A na straně druhé, vysokými nároky na stabilitu a vlastní bezpečnost. Už jen z těchto několika poznámek musí být jasné, že podstata ekonomické bezpečnosti se bude projevovat v několika rovinách. Předně, v rovině, kdy *ekonomická bezpečnost je součástí státní (národní) bezpečnosti a hospodářský úspěch je chápán jako hra s nulovým součtem*. Stát je označován jako stát slabý. Za druhé, kdy *ekonomická bezpečnost je výsledkem hospodářské výkonnosti* a v rovině, kdy ekonomické vztahy jsou *hrou s pozitivním součtem, ve které mohou získat všichni*. Za třetí, kdy *ekonomika formuje strukturu společnosti a státy mají za úkol hospodářské síly zkrátit ve jménu sociálních a politických cílů*. Spravedlnost a rovnost je chápána jako bezpečnost, jež je podřizována státu, o němž hovoříme jako o státu silném. Z uvedeného je zřejmé, že v sektoru ekonomické bezpečnosti se současný ekonomicko-bezpečnostní diskurs primárně zaměřuje na problémy nestability a nerovnosti. **Převažuje obava z generelní vize. Za rozumnější se považuje zůstat „při zdi“ a nejtít do „rizik“, „neutrácet“.** **A tak, než vybudovat vodní koridor D-O-L, je přeci snadnější vybudovat síť rybníků a zasadit aleje stromů.** **A že by to bylo možné kombinovat se stavbou nadčasového vodního díla? Pan Doc. Ing. Josef Seják, CSc. (Fakulta životního prostředí, UJEP v Ústí nad Labem) účastníkům semináře na AV ČR názorně předvedl, jak třeba takové nápady „zabít“.** Má-li kdokoliv jiný názor, jako příkladně Profesor Ing. Svatopluk Matula, CSc. z České zemědělské univerzity v Praze, tak je mu třeba (ne)demokraticky vzít slovo a nahradit vlastním sebestředným monologem. Otevírá se tak diskuse o úloze státu a jeho roli v ekonomice. Nová situace znamená, že všechny národní ekonomiky (českou nevyjímaje), které se přizpůsobily otevřenému globálnímu obchodu a finančním trhům, jsou závislé nejen na fungování a stabilitě svých sousedů (např. ČR na SRN), ale, a to především, na hladkém fungování USA. Všechny tyto ekonomiky jsou ohroženy krizemi, které narušily celosvětové toky zboží a kapitálu odpradávná probíhající po „Hedvábné stezce“.

4 Megakatastrofy I.(7.) [online]. TV PRIMA, 2013 [cit. 2013-11-20]. Dostupné z: <http://play.iprima.cz/nejvetsi-katastrofy/megakatastrofy-i-7>.

5 Zdroj: [https://www.idnes.cz/zpravy/zahranicni/greta-thunbergova-rusko-putin-manipulace-media.A191003\\_093433\\_zahranicni\\_jhr](https://www.idnes.cz/zpravy/zahranicni/greta-thunbergova-rusko-putin-manipulace-media.A191003_093433_zahranicni_jhr)

6 Což flagrantně předvedla v úterý dne 1.10.2019 při odborném semináři věnovanému proveditelnosti vodního koridoru DOL na AV ČR senátorka RNDr. Jitka Seidlová

## 2. Hedvábná stezka

Legendární Hedvábná stezka bývala ve starověku a středověku důležitou obchodní trasou, která procházela napříč celou Asií ze Středomoří až do srdce Číny. Bývala zřejmě vůbec nejdelsí trasou, jakou se lidé v minulosti ubírali, poněvadž měřila přes 9000 km. Není proto divu, že zboží obvykle putovalo z jednoho konce na druhý dlouhé tři roky. Jak Hedvábná stezka vznikla? Ve starověké Číně vynalezli pravděpodobně už před čtyřmi tisíci lety technologii zpracování vláken produkovaných housenkami bource morušového do podoby hedvábné látky. Když se hedvábi dostalo za hranice Říše středu ve 2. století př. Kr., okouzlo celý vnější svět. Číňané navázali trvalé diplomatické vztahy s říšemi ve Střední Asii a zahájili výměnu zboží. Čína vítala především koně a nefrit, naopak cizí obchodníci prahli po hedvábi. To se postupně šířilo přes Kušánskou a Parthskou říši dále na západ, až se před přelomem letopočtu dostalo do Římské říše. Tamní společnost byla za hedvábi ochotna zaplatit cokoli, i když jeho původ zůstával pro většinu koncových zákazníků záhadou. Různé starší obchodní cesty spojující tehdejší civilizační centra se postupně propojily a rozběhnutím prosperujícího obchodu mezi Čínou a Středomořím vznikla Hedvábná stezka. Dostala ovšem své označení odvozené od hedvábi – hlavního obchodního artiklu – teprve v moderní době, až po svém znovuobjevení archeology a historiky. Termín „Die Seidenstrasse“ totiž poprvé publikoval významný německý geograf a cestovatel baron Ferdinand von Richthofen v roce 1877. O její prvotní průzkum se pak koncem 19. a začátkem 20. století zasloužilo několik odvážných badatelů a dobrodruhů, například Sven Hedin (Richthofenův žák), Aurel Stein, Dmitrij Klemenc, Albert von LeCoq nebo Paul Pelliot. Karavany využívající *karavanseraje* rozmístěné v pravidelných intervalech podél obchodních cest transportovaly k nám na západ především porcelán, papír, koření, medikamenty, barviva či parfémy, naopak na východ nefrit, sklo, zlato, stříbro, tepané předměty, slonovinu, koberce, vlněné látky, datle, víno, koně a otroky. Zboží se posouvalo štafetovým způsobem mezi sousedními obchodními středisky a jeho pohyb se řídil úplně stejně jako dnes podle nabídky a poptávky. Je mimořádně důležité si uvědomit, že po Hedvábné stezce se šířila i *vzdělanost, náboženství, filozofické myšlenky, nové objevy a technologie*, a proto *zásadním způsobem přispěla k vývoji celé civilizace*. Hedvábná stezka byla kulturním mostem spojujícím odlišné kultury, které o sobě dříve měly jen matné ponětí. Čilý transkontinentální obchod po pevnině trval až do 15. století po Kr. Předtím Timur Lenk vydrancoval Střední Asii a Blízký východ, podnikavost Turků ovládajících západní Asii zvyšovala ceny zboží, Čína se uzavírala před světem, tudíž se obchod nakonec přesunul na moře. V Evropě to vyvolalo objevné plavby a její námořníci se později skutečně napojili na již existující trasy v Indickém oceánu. I když o Hedvábné stezce hovoříme v jednotném čísle, jednalo se vlastně o celý systém cest prostupujících od západu k východu napříč Asií. V této síti můžeme vysledovat jakousi hlavní trasu, kudy procházel největší objem zboží. V průběhu existence Hedvábné stezky se samozřejmě tento hlavní tah více či méně měnil podle politické stability zemí, zuřících válek, prosperity měst nebo změn klimatu. Z přístavů východního Středomoří

se nejprve sbíhaly obchodní cesty do Palmyry. Odtud trasa směřovala přes Bagdád a perský Rej do Mervu, kde jedna větev vedla přes Bucharu, Samarkand a Ferganskou kotlinu, druhá přes Balch a Badachšán, aby se po překonání Pamiru opět spojily v Kašgaru. Poté stezka obcházela poušť Taklamakan po severním či jižním okraji a Kansuským koridorem se dostala až do čínského císařského města Čchang-an (poblíž dnešního Si-an). Od rozdělení Sovětského svazu přitahují středoasijské země západní investory. Ti se zajímají především o ropná ložiska v okolí Kaspického moře. Významnou úlohu získává i turismus. Vlády těchto zemí proto mají zájem na zpřístupnění starých obchodních cest. Největší překážkou zatím není nedostatek investic, ale otázka bezpečnosti. Konflikty v oblasti Kavkazu, nepokoje v Afghánistánu i spory okolo Tibetu jsou smutnou každodenní skutečností. Navzdory existenci projektu UNESCO, který počítá s obnovou Hedvábné stezky jako prostředku dialogu mezi národy, zůstává pokojná budoucnost této oblasti otázkou. **Novou Hedvábnou stezkou<sup>7</sup>** je vysokorychlostní železniční spojení – cca 10 000 km (Londýn–Šanghaj – za méně než 2 dny) zamýšlené Čínou a ze strany EU (Velké Británie).<sup>8</sup> V Evropě probíhá tradiční geopolitická osa, byť menšího významu než Hedvábná stezka, nicméně pro evropský kontinent nadprůměrného hospodářského významu: *první osa<sup>9</sup>* mezi Londýnem a Milánem a *druhá osa<sup>10</sup>* mezi Berlínem - Prahou a Vídní.

**Snaha prezidenta České republiky realizovat „českou hedvábnou vodní obchodní cestu“ (zabýval se jí už například Karel IV. a Tomáš Baťa), vybudováním vodního koridoru Dunaj – Odra – Labe dosáhnout propojení tří moří [Severního, Baltského a Černého] by bylo evropským hospodářským impulsem a přínosem nejen pro ČR, ale pro celou Evropu. Miloš Zeman si je velmi dobře vědom, že otázka propojení České republiky s několika moři je velmi dávnou a dobrou myšlenkou. Serióznější úvahy o kanálu jsou starší více než tři sta let. Již v roce 1700, tedy právě před 319 lety, Lothar Vogemont vypracoval na popud hraběte Kounice první ucelené „Pojednání o užitečnosti, možnosti a způsobu spojení Dunaje s Odrou, Vísloou a Labem plavebním kanálem“.**



První geopolitická osa nadprůměrného hospodářského významu v Evropě. (Londýn – Milán).

<sup>7</sup> Převzato: [http://upload.wikimedia.org/wikipedia/commons/d/d0/Shanghai\\_Transrapid\\_002.jpg](http://upload.wikimedia.org/wikipedia/commons/d/d0/Shanghai_Transrapid_002.jpg).

<sup>8</sup> Z důvodu potřeby posílení dopravního spojení mezi Čínou a Evropou přišlo čínské vedení s návrhem vybudovat do 10 let nové spojení do Evropy, tzv. Novou Hedvábnou stezku, v celkové délce cca 10 000 km (přibližně stejná vzdálenost, kterou Číňané již sami na svém území za posledních 14 let postavili či rozestavěli).

<sup>9</sup> První osa nadprůměrného hospodářského významu v Evropě (upraveno autorem).

<sup>10</sup> Druhá osa nadprůměrného hospodářského významu v Evropě (upraveno autorem).





Druhá geopolitická osa nadprůměrného hospodářského významu v Evropě. (Berlín – Praha – Vídeň). Mapa upravena autorem.

Tak bylo poprvé definováno spojení tří moří vodní cestou Dunaj-Odra-Labe. V roce 1901 byl vydán první zcela konkrétní vodocestný zákon pro propojení tří moří (Černého, Baltického a Severního) na území Čech a Moravy průplavem Dunajsko-oderským s napojením na Labe. Tak byla poprvé v našich dějinách uzákoněna stavba průplavu Dunaj-Odra-Labe s křižovatkou u Přerova. Stavba započala již v roce 1904 splavňovacími pracemi na příslušných řekách a nikdy nebyla prakticky přerušena.

### 3. Jaké výhody má realizovat vodní koridor D-O-L ?

Výhod je celá řada: propojení Dunaje, Odry a Labe by vedlo bezpochyby k zásadnímu růstu turistiky, ekologičtější a nejlevnější lodní dopravě. Strukturálně postižená území by dostala nový impuls. Vše by samozřejmě muselo být budováno za existence přísných ekologických pravidel, protože – ruku na srdce – řada staveb v České republice byla budována tak, že příroda byla spíše zátěží než motivem. I proto je debata o propojení tří řek a moří často zbytečně vyhraněná. Všechny tyto nastolované otázky a myšlenky měly a mají jedno společné: využít potenciál naší vodní soustavy k hospodářskému rozvoji země i jednotlivých regionů a míst; k ochraně před povodněmi, k revitalizaci krajiny i jako zdroj energie. Samozřejmě, jako všechno, co je dobré, nové a odvážné, má své zastánce a příznivce, ale také hloupé odpůrce a iracionální pravdaře [zejména, ale nejen, v řadách ochránců přírody], nemajícími na nic více, než házení klacků pod nohy dobré věci a usilujícími o absolutní znemožnění projektu tohoto vodního koridoru. Jeden příklad za všechny: „Stalin na Letné vyšel levněji než by stál Zemanův kanál. Kanál Dunaj-Labe-Odra svojí nesmyslností přesahuje svěží myšlenku uspořádat v Praze olympiádu,“ pronesl smysluplně ve své bezbřehé malosti za všechny odpůrce místopředseda TOP 09 Miroslav Kalousek v televizní předvolební debatě 4. října 2013. Přitom bývalý pan ministr financí proslulé Nečasovy vlády zcela abstrahuje od takové maličkosti, že v případě splavnění řeky Odry všechny hutní a strojírenské společnosti v Ostravě budou mít daleko jednodušší pozici. Skutečnost, že tato iracionální kampaň je založena převážně na zarážející neznalosti koncepce a funkce záměru, není samozřejmě omluvou. Faktem je, že projekt D-O-L je v současnosti největším uvažovaným projektem, neboť jeho plánovaná hodnota je 300 (D-O) až 600 (D-O-L) miliard korun. Česká vláda a politická grémia napříč politickým spektrem nesmí ignorovat existenci rezoluce EHK/OSN i celé řady dalších mezinárodních dokumentů, včetně přístupové smlouvy České republiky k EU, které dokazují naléhavost zahájení

realizace a vyzývají ČR k započítání přípravných prací směřujících k dokončení vodního koridoru D-O-L. Politici „prošli“ skvělou příležitostí nabízející se v roce 2013, který byl rozhodující pro zařazení projektu do finančního plánu EU. Po tomto roce nastala doba přednostního financování velkých evropských plánů. A takovýmto projektem je jistě i vodní koridor. Není v Evropě významnější projekt vodních cest, než právě D-O-L, a není vodní cesta, která by tak komplexně plnila další funkce ve prospěch území, kterým je vedena. Byly nové volby do EP, je nová „evropská generalita“. Opětovně se nabízí čerpat až 85 % z plánované částky 25 miliard Euro z Fondu soudržnosti EU. Já sám pocházím z Uherského Brodu, a velmi dobře vím, co by znamenala realizace projektu D-O-L pro Uherskobrodsko resp. Uherskohradištsko. Proto také tento projekt podporuji. Vždyť tato stavba může v dlouhodobém horizontu plnit funkci nejdůležitějšího protikrizového opatření s výrazným dlouhodobým nárůstem pracovních míst ve střední Evropě s těžištěm v České republice. Podle doby výstavby (14-27 let) se jedná o 40 až 80 tisíc pracovních míst. Přitom v poslední době u projektu Dunaj-Odra-Labe stále více převládají jeho mimo dopravní, zvláště vodohospodářské funkce. Vždyť protipovodňová funkce projektu k ochraně rozsáhlých přilehlých území České republiky je dominantní. Úloha D-O-L pro zajištění dostatku vody do vodohospodářsky deficitních oblastí střední a jižní Moravy zadržením vody na našem území a přečerpáváním vody z veletoku Dunaje po vzoru průplavu Rýn-Mohan-Dunaj je nezastupitelná. Nejpřesvědčivěji o výhodnosti tohoto projektu vypovídá mapa vodního koridoru D-O-L v kontextu napojení na hlavní vodní a námořní cesty Evropy. Komu to ještě nestačí, tak ať srovná s novou světovou hedvábnou cestou budovanou Číňany ze Šanghaje do Londýna. Snad vám dojde, že pokud vodní koridor D-O-L nevybudujeme, „zůstaneme na suchu“ i nadále, a hospodářsky především. Nevyužit současné doby k uzavření mezinárodních dohod o čerpání vody z tohoto evropského veletoku znamená posunout se do doby, kdy se s vodou bude obchodovat jako s emisemi či televizními kanály nebo rozhlasovými frekvencemi. Místo toho je tu však, a jednání v senátu a následný seminář na AV ČR potvrzuje, nepochopení této nezpochybnitelné skutečnosti. Ještě je čas k tomu, přehodnotit stav věci. Přemýšlet proč Polsko je v podstatě již pro realizaci projektu DO připraveno, Podezírat Poláky z toho, že nevědí, co činí, je nanejvýše chybné. Nezanedbatelný je i přínos vodního koridoru D-O-L pro vznik obnovitelných zdrojů energie v průtočných a přečerpávacích elektrárnách. Pozitivní vliv vodního koridoru D-O-L na ochranu životního prostředí je nezpochybnitelný. Vždyť vodní doprava je ze všech druhů přeprav k životnímu prostředí nešetrnější. Dále jde o významný krajinnotvorný prvek, stále více preferované bydlení u vody i sportovní a rekreační vyžití. Nelze než souhlasit s prezidentem České republiky Milošem Zemanem [březen 2013], upozorňujícím, že „Analýzy zcela jasně ukazují, že vodní koridor Dunaj-Odra-Labe by po dobu patnácti let zaměstnával šedesát tisíc pracovníků a mohl by být, podobně jako francouzský průplav Seina-sever, většinově financován z prostředků Evropské unie. Vodní koridor D-O-L zdaleka nebude sloužit jenom pro dopravní účely, ale i pro účely energetické, vodohospodářské, samozřejmě i rekreační, bude sloužit jako ochrana proti povodním.“ Ještě snad máte něco proti realizaci „vodního koridoru“? Je zjevné, že vybudování těchto novodobých obchodních cest [ať již vysokorychlostní železnice anebo vodního koridoru] má nezastupitelný význam jak z hlediska blahobytu, tak naší bezpečnosti.

# Povodí Vltavy chystá na Orlíku do deseti let dokončení zdvihadla pro velká plavidla

V konferenční hale Trhovek v Milešově uspořádal Státní podnik Povodí Vltavy 21. listopadu 2019 veřejné jednání se zastupiteli dotčených obcí kolem vodního díla Orlík, kde je zástupci podniku v čele s generálním ředitelem Petrem Kubalou podrobně informovali o probíhajících i plánovaných investičních akcích na této největší přehradě v zemi. Informoval o tom dnes mluvčí Povodí Vltavy Hugo Roldán.

Na úvod zazněly informace k aktuální hydrologické situaci. Jde o fenomén, který se v České republice vyvíjí pozvolna a jehož příčinou je nedostatek srážek již od roku 2014. Je to způsobeno dlouhým obdobím nadprůměrných teplot, akcelerovaný vlnami veder v letním období, kdy navíc v zimním období panují podprůměrné až průměrné zásoby vody ve sněhu. Společným důsledkem všech těchto faktorů je přetrvávající vodní deficit.

Před měsícem započaly na hrázi vodního díla Orlík práce na modernizaci lodního výtahu pro malá sportovní plavidla, které jsou nyní v plném proudu. Dojde při nich ke kompletní výměně zastaralé a poruchové strojní a elektro technologie, ke zvýšení nosnosti přepravního vozíku o 3,1 t až na 6,6 t. Bude zajištěn systém přesného vážení plavidel, stabilita plavidel na vozíku a pojezdu bez vibrací, dojde rovněž k zajištění bezpečné přepravy pro jednu osobu obsluhy a 5 osob převáženého plavidla a k rekonstrukci stávající dráhy návodního líce. V neposlední řadě bude prodloužena kolejová dráha návodního líce o cca 12 m do délky a 3 m do hloubky. Právě tato konstrukční úprava umožní provoz výtahu i v případě, kdy by v důsledku sucha výrazně poklesla hladina v nádrži a musel být přerušen kvůli tomu provoz výtahu během plavební sezony, k čemuž došlo v posledních letech několikrát. Práce, které si vyžadají výrazné snížení hladiny nádrže, probíhají nyní v zimním období právě s cílem neovlivnit provoz výtahu během letní sezony, kdy se hladina vody v nádrži opět zvedne na běžnou letní úroveň. Práce na modernizaci lodního výtahu by měly být dokončeny do 30. 4. 2022.

Další významnou investicí je vybudování nového bezpečnostního přelivu vedle hráze vodního díla Orlík, které zvýší bezpečnost této přehradě až před desetitisíciletou

povodní, tak jak to vyžadují současné bezpečnostní standardy pro srovnatelná vodní díla. Realizace této investice předpokládáme v období od konce r. 2020 do konce r. 2025 a vyžádá si finanční náklady ve výši cca 1,5 mld. Kč. Při těchto pracích je předpoklad snížení hladiny v nádrži na kótu 339,00 m n. m v době 08/2021 až 03/2022, tedy opět převážně v zimní sezoně, a dojde také k uzavírce komunikace na koruně hráze od dubna r. 2023 do listopadu 2024. Tyto termíny vychází z harmonogramu stanovenému na podkladu Projektové dokumentace pro provádění stavby a současným znalostem o dalším postupu přípravy akce, a v případě potřeby budou dále upřesňovány.

Návazně na dokončení nového bezpečnostního přelivu počítá státní podnik Povodí Vltavy s přípravou a realizací lodního zdvihadla pro velká plavidla, a to mezi lety 2025 až 2028. Půjde tedy o lodní zdvihadlo pro I. klasifikační třídu vodních cest, které bude sloužit k propojení oddělených úseků vodní cesty tř. I, podle zákona č. 114/1995 Sb. o vnitrozemské plavbě: Vodní tok Vltava od km 239,6 (České Budějovice) po říční km 91,5 (Třebeň) jen pro plavidla o nosnosti do 300 tun. Toto lodní zdvihadlo bude sloužit v zásadě pro rekreační plavbu, a to od soukromých plavidel nemotorových a motorových, přes plavidla z půjčoven až po plavidla osobní lodní dopravy (výletní parníky) a kajutové lodi (plovoucí hotely). Užité rozměry přepravní vany zdvihadla budou 45 x 6 x 2,7 m a umožní plavbu při hladině na kótách 347,60 až 351,10 m n.m.

Na setkání se zastupiteli zazněly rovněž informace o postupu prací na zajištění plavebních hloubek pod vodním dílem Kořensko. Práce byla zahájeny v říjnu letošního roku a termín dokončení je listopad r. 2020. Prohrábka dna pod tímto vodním dílem v délce 1 862 m probíhá z důvodu sucha a změny manipulačního řádu vodního díla Orlík, kdy v období let 2003 – 2018 docházelo k zaklesnutí hladiny a zastavení plavby v průměru 62 dní z 214 dní plavební sezony. Tato investiční akce tedy zajistí plavbu přes vodní dílo Kořensko i v době snížené hladiny v nádrži Orlík, dojde při ní k vytěžení 28 tis. m<sup>3</sup> výkopů a vyžádá si finanční náklady 44 mil. Kč.



Stávající lodní výtah pro menší lodě





Práce na modernizaci sportovního lodního výtahu byly zahájeny

## Nehod plavidel je relativně málo, nejvíce jich letos bylo na Baťově kanálu

Nejvíce plavebních nehod bylo letošní plavební sezóně evidováno na Baťově kanále a to pět, na všech těchto nehodách se podílela plavidla z půjčoven. Celkově se stalo letos 11 nehod. Počet plavebních nehod za posledních dvacet let kolísá mezi 10 a 20 ročně. Uvádí to **Analýza plavební sezóny 2019**, kterou zpracovala Státní plavební správa (SPS).

Oproti loňsku se zdvojnásobil počet vůdců plavidel, kteří vedli plavidlo, aniž by vlastnili průkaz vůdce malého plavidla. Došlo rovněž k výraznému nárůstu počtu vůdců plavidel provozujících akrobatické činnosti či rychlostní jízdu na vodním skútru nebo jet surfu mimo vymezenou vodní plochu.

Plavební správa upozorňuje, že letos je také evidován nárůst počtu vůdců plavidel pod vlivem alkoholu, který se ve srovnání s loňským rokem zvýšil o třetinu. „Nutno ovšem dodat, že SPS eviduje pouze 9 z těchto zjištění, kdy hladina alkoholu v dechu přestupce překročila 0,50 ‰. V 11 případech je tento přestupek evidován na Vltavě v Praze, z toho v 7 případech se jednalo o vůdce plavidla bez vlastního pohonu.“

“V průběhu plavební sezóny 2019 došlo celkem k 11 plavebním nehodám. Všechny jsou hodnoceny jako malé, jejichž následkem jsou pouze materiální škody.

Jednalo se zejména o škody na plavidlech, v jednom případě bylo poškozeno dřevěné molo vývaziště, v jednom případě došlo k úniku oleje do vodního toku. K úmrtí, vážnému zranění ani velké materiální škodě v plavební sezóně 2019 nedošlo. Naprostá většina plavebních nehod byla způsobena porušením pravidel plavebního provozu fyzickou osobou, jen ve dvou případech byla nehoda způsobena nedostatkem vodní cesty a jinými nepředvídatelnými okolnostmi,” konstatuje analýza.

V souvislosti s rostoucím zájmem o rekreační plavbu se v posledních letech čím dál častěji podílejí na plavebních nehodách malá plavidla. Také v roce 2019 došlo k většině nehod výlučně za účasti malých plavidel. Nejvíce nehod bylo evidováno na Baťově kanále, a to pět, na všech těchto nehodách se podílela plavidla půjčoven. Ke třem nehodám došlo na Vltavě v Praze, k jedné v přístavu Mělník a po jedné nehodě došlo na Slapské a Žermanické přehradě.

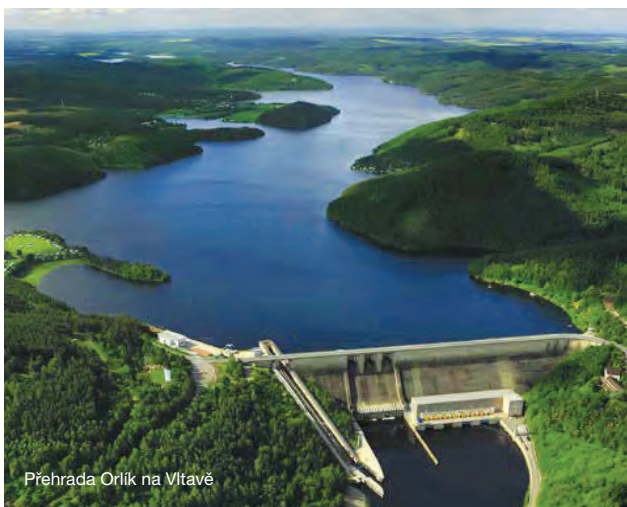
“Lze také konstatovat, že nejčastější příčinou nehod v plavebním provozu je lidský faktor, což spočívá zejména v porušení pravidel plavebního provozu,” dodává analýza.

Analýza plavební sezóny 2019 je ke stažení na webu: [plavebniuрад.cz](http://plavebniuрад.cz)

Zdroj: Státní plavební správa



# Středočeské vodní cesty ožívají



Přehrada Orlík na Vltavě

Vedení Středočeského kraje vidí v rozvoji vodní turistiky velký rozvojový potenciál, a proto v roce 2015 založilo organizaci pro propagaci a rozvoj rekreace a plavby na Vltavě a Labi – **spolek Středočeské vodní cesty**.

V letošním roce byla naplno zahájena činnost spolku Středočeské vodní cesty a byl jmenován nový ředitel Dušan Sahula, který má bohaté zkušenosti z oblasti plavby a vodní turistiky.

Důležitost rozvoje Vltavské vodní cesty pro Středočeský i Jihočeský kraj potvrdilo setkání 24. května v Českých Budějovicích v rámci festivalu Lodě na vltavské vodě 2019, na kterém se setkali představitelé obou krajů v čele s jihočeskou hejtmankou Ivanou Stráskou a její středočeskou kolegyní Jaroslavou Pokornou Jermanovou. Z významných hostů se setkání zúčastnili také náměstek ministryně pro místní rozvoj David Koppitz, Vojtěch Dabrowski z ministerstva dopravy, generální ředitel Povodí Vltavy Petr Kubala, ředitelka Státní plavební správy Klára Němcová, ředitel Jihočeské centrály cestovního ruchu Jaromír Polášek, ředitel Středočeské centrály cestovního ruchu Marek Černochoch, náměstek českobudějovického primátora Viktor Vojtko, starosta Hluboké nad Vltavou a senátor Tomáš Jirsa, místostarosta Českého Krumlova Martin Háek, poslanec Jan Zahradník a zástupci několika turistických destinací v okolí Vltavy.

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

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

Její středočeská kolegyně, hejtmanka Jaroslava Pokorná Jermanová, si od investic do Vltavské vodní cesty slibuje celkové oživení oblasti podél řeky s adekvátními službami a zázemím pro návštěvníky i místní obyvatele:

## Středočeské

VODNÍ CESTY, Z.S.



„V první fázi nás čeká pět hlavních cílů. Výstavba minimálně dvou čerpacích stanic pro lodě, dvou míst k vypouštění odpadních vod. Chceme také podpořit vybudování technické infrastruktury karavan kempů, pravidelné čištění řeky a úpravu obslužných sloupků na standardní platební karty.“

V říjnu byl Středočeským krajem spuštěn Fond rozvoje doprovodné infrastruktury pro zřízení vývazišť pro rekreační plavbu, kterého se přihlásila řada obcí a podnikatelů. Další výzva tohoto fondu se předpokládá na jaře příštího roku.

V oblasti turistického ruchu na přehradní nádrži Orlík došlo letos k posílení flotily osobních lodí. Začátkem srpna byla v přístavišti pod zámek Orlík nad Vltavou pokřtěna ředitelkou Státní plavební správy Klárou Němcovou za účasti ministra dopravy Vladimíra Kremlíka osobní loď Svatá Anna s kapacitou 150 pasažérů, která významně posílí místní flotilu lodí. Lodě se po vodě na přehradě Slapy a Orlík nedostanou kvůli chybějícím lodním zdvihacím, proto bylo nutné osobní loď přepravit z Mělníka po silnici. Do budoucna by měla být cesta pro větší osobní lodě, parníky i rekreační plavbu jednodušší, protože stát plánuje dokončit lodní zdvihací zařízení na přehradách Slapy a Orlík, čímž by se lodím otevřela možnost doplnit proti proudu až do Českých Budějovic.

„Ve Středočeském kraji pracujeme na rozšíření sítě rekreačních přístavů a přístavišť a ve spolupráci s Ústeckým a Jihočeským krajem propagujeme rekreaci na vodě a u vody. Dokončení Vltavské vodní cesty se týká ve Středočeském kraji především lodních zdvihacích Slapy a Orlík, které propojí jihočeskou Vltavu s Prahou a Labem pro turistické lodě, které dnes nemohou tyto přehradní hráze překonat. Vítám, že se daří rozšiřovat služby pro turisty a rekreaci podél Labe a Vltavy a osobní loď Svatá Anna významně přispěje ke zvýšení turistické atraktivitě Orlické nádrže,“ uvedl při křtu Svaté Anny Dušan Sahula,





Přehrada Stěchovice na Vltavě

ředitel Středočeských vodních cest.

S Ředitelstvím vodních cest ČR, Povodím Labe a Povodím Vltavy Středočeské vodní cesty koordinují přípravu rekreačních přístavišť a přístavů, jejichž výstavba by měla být zahájena již v příštím roce a které výrazně zvýší kvalitu zázemí pro rekreační plavbu.

Vltavská vodní cesta mezi Mělníkem a Prahou nyní prochází rozsáhlou modernizací – probíhají prohrábky plavební dráhy, jsou zvedány mosty pro zvýšení podjezdové výšky a největší stavbou je modernizace historické plavební komory Hořín. Cílem akcí Ředitelstvím vodních cest je zvýšit parametry a spolehlivost Vltavské vodní cesty a umožnit přístup větším nákladním i osobním lodím do Prahy. Nově by tak mohly zaplout do Prahy i hotelové lodě, které dnes musí končit svoji plavbu v Mělníku, protože na Vltavu se prostě nevejdou. Tato investice také významně přispěje ke stavu infrastruktury ve Středočeském kraji, protože dojde k výměně 6 silničních mostů a jednoho železničního mostu na Vraňansko-hořinském kanále, z nichž většina již byla v havarijním stavu. Tento 10 km dlouhý plavební kanál tak bude od roku 2021 zářit novou a budou na něm unikátní zvedací mosty – 3 silniční a jeden železniční. Jistě tak přiláká více lodních turistů i cyklistů a technických nadšenců než v současnosti.

Státní podnik Povodí Vltavy zahájil v září letošního roku stavební práce na modernizaci a přestavbě stávajícího lodního výtahu na přehradě Orlík, aby jej bylo možné využívat i při snížené hladině přehradní nádrže a v nejbližší době budou zahájeny také dlouho očekávané práce na prohrábce plavební dráhy pod plavební komorou Kořensko, které umožní plavbu v tomto úseku i při snížené vodní hladině.

Středočeské vodní cesty nezapomínají ani na vodáky



Plavba kaňonem Vltavy

a spolupracují se Středočeskou centrálou cestovního ruchu na propagaci vodácké turistiky na řekách Berounka, Sázava a Jizera.

**"Vedení Středočeského kraje přikládá rozvoji vodních cest a plavby velkou důležitost a prostřednictvím Středočeských vodních cest úzce spolupracuje s Jihočeským, Ústeckým i Pardubickým krajem na jejich propagaci a rozvoji."**

**Středočeské vodní cesty jsou spolek zřízený Středočeským krajem k propagaci plavby a koordinaci projektů vodních cest v regionu Středních Čech. Víze do budoucna: pro další rozvoj rekreační plavby je nutné podpořit výstavbu potřebné infrastruktury a spolupracovat na dalších regionálních a nadregionálních projektech ve vztahu k vodním cestám. Více informací o spolku Středočeské vodní cesty:**

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



Zleva středočeská hejtmanka Jaroslava Pokorná Jermanová a jihočeská hejtmanka Ivana Stráská na květnovém setkání k rozvoji Vltavy v Českých Budějovicích



Hojně navštěvovaná vyhlídka Máj nad hlubokým kaňonem Vltavy u Stěchovic



# Obnovení vodní cesty Pommeroeul-Conde jako první etapa průplavu Seina-sever

Na vodní cestě Condé-Pommeroeul provádí Voies navigables de France (francouzské ředitelství vodních cest) hlavní práce zaměřené na obnovení plavby k roku 2022. Cíl: umožnit přímé spojení pro pravidla schopná přepravit až 3 000 tun zboží mezi francouzskými a belgickými sítěmi velkokapacitních vodních cest, čímž se zkrátí doba plavby, náklady na přepravu a zvýší konkurenceschopnost vodní dopravy.



Kánál bude sloužit jak pro turistiku tak pro přepravu nákladu

## Proč obnovit průplav Condé-Pommeroeul?

**11 km dlouhý průplav Condé-Pommeroeul je jedním ze 3 větví vodního koridoru Seina-Šelda spojující jej s rozsáhlými sítěmi vodních cest Evropy.** Tato vodní cesta byla uzavřena pro plavbu v roce 1992 kvůli zanesení plavební dráhy.

Práce na jejím opětovném otevření pro plavbu byly zahájeny na konci roku 2016 díky společnému financování Belgie, Francie a Valonského regionu prostřednictvím smlouvy o plánu (studie financované Evropou). **Do roku 2022 bude proinvestováno téměř 80 milionů EUR (asi 2 miliardy Kč – z čehož bude 40% financováno Evropskou unií v rámci programu TEN-T 2014–2020) na vytěžení téměř 2 milionů tun sedimentů a rozšíření plavební dráhy.** Plavební komory Pommeroeul a Hensies budou mít nově dálkové ovládání a centrální řízení také umožní lepší správu přečerpávacích stanic, a tím i zásobování vodních cest vodou. Dojde také k modernizaci navazujících plavebních komor pocházejících z let 1973–1977. **Tyto práce vytváří ve fázi výstavby téměř 600 místních pracovních míst.**



Práce na obnově vodní cesty

Konečně se zvýší konkurenceschopnost vnitrozemské vodní dopravy, protože tyto práce umožní dosáhnout přístavu Liège z řeky Šeldy o jeden den kratší plavbou a umožní průjezd lodí o nosnosti až 3 000 tun. **Díky práci s příkladnou odpovědností k životnímu prostředí se francouzské ředitelství vodních cest snaží znovu vytvořit na vodní cestě biotop vedoucí k rozvoji fauny a flóry.**

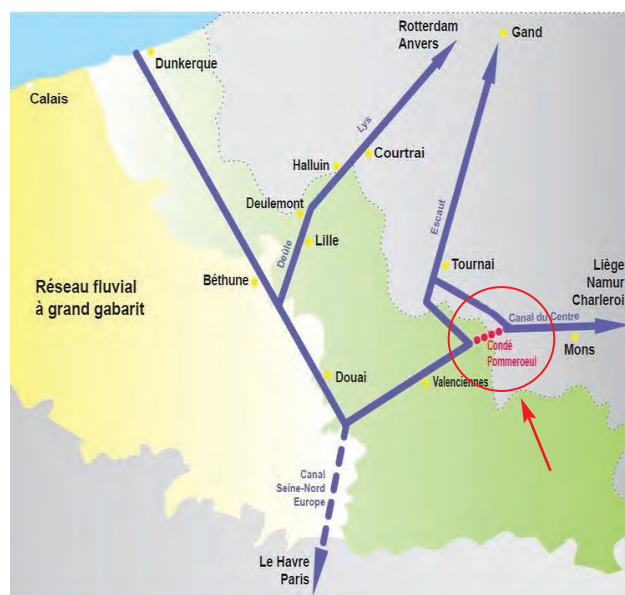


V předstihu byly zahájeny práce na výstavbě nových vodních biotopů podél vodní cesty

## Cíle projektu

**Cílem je umožnit přímé vodní spojení mezi francouzskými a belgickými velkokapacitními vodními cestami a plavbu lodí s nosností do 3 000 tun a zkrácení doby plavby o 12 hodin** (plavba 11 km namísto 40 km) bez objížďky přes kanál Nimy / Blaton / Péronnes. Obnovení plavby bude mít příznivý vliv na rozvoj námořního přístavu Dunkerk a vnitrozemských říčních přístavů.

**Vzhledem ke strategickému významu vodní cesty z hlediska mobility (snížení počtu nákladních vozidel na silnicích) a zlepšení životního prostředí (říční doprava je méně znečišťující než silniční doprava) se Valonsko a Francie se rozhodly obnovit tento průplav.** Práce potrvají do roku 2022 – **vodní cesta tak bude znovuotevřena plavbě po 30 letech!**



Mapa vodní cesty



## Přestavba mostu Tournai

Velkou pozornost vzbudilo v médiích zbourání střední části kamenného mostu ve městě Tournai v Belgii. Nehledě na to, že tato část mostu byla replikou původního mostu zničeného za 2. světové války, postup prací vzbudil velký rozruch a negativní emoce obyvatel. Dokonce česká média psala o kulturním barbarství belgických stavitelů. Ale proč se vlastně most bourá? Jedná se jednu z mnoha částí nového evropského průplavu Seina-Šelda (Seina-Sever), který má propojit francouzské hlavní město Paříž s Antverpami, s Rotterdame a evropskou sítí vodních cest. Městská rada v Tournai proto v roce 2016 schválila projekt Oliviera Bastina, jenž počítal s úplným zbouráním tohoto „Děravého mostu“ kromě pobřežních věží. Mezi nim se pak měly klenout tři lomené oblouky bez mo-



*Historická podoba mostu po jeho částečném zničení v roce 1944*

stovky. Návrh vzbudil mezi obyvateli města odpor a mluvilo se o něm jako o minimalistickém. Šlo o projekt figurativní – lomené oblouky měly reprezentovat zbořený most. Vzhledem k tomu, že byly navrženy jako nepochozí, vzbudilo to u obyvatel pohoršení.

Carlo Di Antonio, ministr veřejných prací valonské regionální vlády, s ohledem na protesty ale nedávno navrhl, aby vznikla historizující varianta starého mostu, ovšem s centrálním obloukem zvýšeným tak, aby odpovídal potřebám vodní dopravy.

Výslednou podobu přestavby mostu v Tournai lze chápat jako vítězství zdravého rozumu – vodní cesta se rozšíří a obyvatelé získají novou atrakci, která bude odpovídat původnímu vzhledu slavného mostu.



*V roce 2019 byla zahájena přestavba mostu, která si nejprve vyžádala demolicí střední části mostu*



*Most byl po válce obnoven, ale jeho středový oblouk se stal pro současnou plavbu příliš nízkým*





Původní návrh „repliky“ mostu



Po protestech obyvatel byl návrh na repliku mostu změněn



Nová podoba mostu se již lidem líbí více



Přístup všech k dostatečnému množství pitné vody výstavbou čistíren odpadních vod, úpraven vody, protipovodňových opatření. Provádění oprav a výstavba vodních a kanalizačních systémů, úpravy vodních toků. To jsou stavby, na kterých má společnost SMP CZ značný podíl.



Rekonstrukce koruny a oprava návodního lince vodního díla Kružberk



Rekonstrukce krajních polí bezpečnostního přelivu vodního díla Nechranice



Rekonstrukce vodního díla Opatovice



Zvýšení retence a zabezpečení vodního díla Klabava před účinky velkých vod



Zvýšení retenční funkce rekonstrukcí spodních výpustí v obtokovém kanálu vodního díla Labská



Sportovní přístav, Hluboká nad Vltavou



Odstranění povodňových škod, Česká Kamenice



Výstavba suché nádrže na Krčelském potoce, Višňová Vlka



## V námořním přístavu Gdaňsk vznikne centrální terminál za 70 miliard korun

Dva kontejnerové terminály, námořní terminál, LNG terminál, prostor pro loděnice a osobní lodě - to jsou jen některé z prvků centrálního přístavu, který bude postaven v přístavu Gdaňsk. Přístavní úřad představil koncept jedné z největších a nejmodernějších námořních investic v Evropě.

„100 milionů tun překládaného zboží v polských přístavech v roce 2018 otevírá cestu k provedení těchto plánů. Nový přístav otevírá Gdaňsk světu. Doufám, že centrální přístav stanoví nový směr rozvoje,“ řekl Marek Gróbarczyk, ministr námořního hospodářství a vnitrozemské plavby během konference v Gdaňsku.

„Tato investice je ve skutečnosti výstavba nového přístavu. Celý investiční proces centrálního přístavu musí být důkladně proveden. Proto je nesmírně důležité, aby naše vláda přijala zvláštní zákon o přístavech. Tento zákon skutečně urychlí provádění strategických investic, jako je centrální přístav v Gdaňsku, vnější přístav v Gdyni a kontejnerový terminál ve Svinoústi,“ zdůraznil ministr Gróbarczyk.

„Dopravní trasy dnes rozhodují o konkurenceschopnosti. Infrastruktura, kterou máme v současné době, je dostatečná, ale role a význam přístavu v Gdaňsku jako nejdůležitějšího logistického centra ve východní Evropě nás přiměje přemýšlet o moderním a efektivním terminálu s pečlivě navrženou a inovativní základnou v příštích několika letech,“ řekl Łukasz Greinke, předseda správní rady přístavu Gdaňsk.

Za vývoj konceptu bylo zodpovědné konsorcium složené z projektantů Biuro Projektów Budowlanych a Mosty Gdaňsk. Dodavatelé pracovali téměř rok, během nichž připravili 6 předběžných konceptů pro centrální přístav. Nakonec byl vybrán jeden.

Centrální přístav pokryje asi 1 400 ha vody a 410 ha země. Projekt předpokládá vytvoření 9 terminálů. Budou postaveny čtyři otáčecí místa a tři železniční spojení.

„Předpokládáme výstavbu 19 km překladních hran a 8,5 km vlnolamů. Plánovali jsme třífázovou výstavbu centrálního přístavu. Které terminály se objeví první, rozhodne trh. Členové správní rady spolu s obchodním oddělením dlouhodobě jednají s potenciálními provozovateli jednotlivých terminálů. Nyní, když máme tuto koncepci, budou tyto činnosti ještě intenzivnější,“ vysvětlil Marcin Osowski, viceprezident přístavního úřadu v Gdaňsku pro infrastrukturu.

Práce na realizaci projektu začnou v roce 2019. K realizaci výstavby jednotlivých etap je nutné mimo jiné provést archeologický a environmentální výzkum a připravit stavební projekty.

„Na projektu pracovalo asi 60 odborníků různých specializací z 10 společností, včetně dvou výzkumných ústavů. Doposud měly všechny takové námořní investice, jako je přístav LNG ve Świnoujście nebo terminál DCT, specifického investora a účel. Zde jsme museli určit vše na základě hloubkových analýz a prognóz, které pokrývají několik desítek po sobě jdoucích let,“ vysvětlil Krzysztof Postoła, generální designér Projmors.

Výstavba centrálního přístavu v cílovém rozsahu, na který se koncepce vztahuje, bude stát asi 12 miliard PLN (cca 70 miliard Kč), včetně nákladů námořní správy na výstavbu nových vlnolamů, otáčecích míst a železničního spojení. Přístavní úřad plánuje provést investici pomocí partnerství veřejného a soukromého sektoru.

Zdroj: Ministerstvo námořního hospodářství a vnitrozemské plavby, Polsko



Vizualizace finálního návrhu na výstavbu centrálního terminálu námořního přístavu Gdaňsk





ŘEDITELSTVÍ  
VODNÍCH  
CEST  
ČR



## Modernizace historického zdymadla Hořín na Vltavě je v poločase

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

Ředitel Ředitelství vodních cest ČR Lubomír Fojtů provedl 24. října 2019 stavenišťem plavební komory Hořín Patricka Vankerckhovea z Evropské Komise, Marka Pastuchu z Ministerstva dopravy a další hosty, kde spatřili unikátně odhalené jádro původních konstrukcí. Proměna památkově chráněného zdymadla Hořín na Vltavě u Mělníka, která umožní plavbu větších lodí, je přesně na přelomu. Končí práce na bourání a rozebírání zdiva z roku 1905 a začíná betonáž a opětovné ukládání masivních kamenů. Tento projekt spolufinancovaný Nástrojem Evropské unie pro propojení Evropy CEF zajistí zvýšení plavebních parametrů Vltavské vodní cesty do Prahy.

„Rok 2019 je na vodních cestách zcela mimořádný, protože oproti minulým letům se intenzivně staví a upravlí infrastruktura tak, aby vodní doprava byla bezpečnější a měla lepší podmínky v konkurenci se silniční dopravou na přetížených komunikacích. Hlavní úsilí se soustředilo na modernizaci Vltavské vodní cesty z Mělníka do Prahy jako napojení metropole na síť vodních cest Evropy,“ uvedl ing. Lubomír Fojtů, ředitel Ředitelství vodních cest ČR jako investora projektu.

„Tento projekt je první stavbou na vodních cestách, která plní cíle dopravní politiky Evropské unie na koridoru hlavní sítě TEN-T a odstraňuje strategická omezení definovaná Evropským koordinátorem Mathieu Groschem na dopravním koridoru Východ – východní Středomoří. Věříme, že zlepšování plavebního stavu vodních cest bude pokračovat a Česká republika vyřeší i problematiku splavnosti Labe, aby byly naplňovány cíle dosažení nízkoemisní a udržitelné dopravy v Evropě,“ řekl Patrick Vankerckhoven z Evropské Komise.

„Evropské dálnice jsou přetížené kamiony. Ekonomika Evropy roste, takže je zde obrovský nárůst kamionové dopravy. A protože je potřeba zboží dopravovat a roste trh, rostou i zácpy. Je jenom jedno řešení jak ulevit zácpám: provést přesun nákladní dopravy, a to jak na železnici, tak na vodní cesty. **Výhodou vodní dopravy je, že je opravdu ekologicky šetrným druhem dopravy, spotřebovává méně energie než ostatní módy. Vodní doprava také oproti železnici není hlučná. To jsou důvody proč Evropská unie podporuje takové projekty na Evropských vodních cestách.** Největším evropským projektem současnosti je stavba úplně nového průplavu Seína-sever mezi Paříží, Belgií a Nizozemím. Další velké projekty jsou v realizaci v Německu: zlepšení splavnosti Labe a modernizace Středozemského průplavu spojujícího východní Německo a řeky Labe, Veseru, Ems a Rýn. Investujeme také do zlepšení splavnosti Dunaje a Rýna. Investice do vodních cest přispívají k trvale udržitelnému uvolnění přetížených dálnic,“ dodal zástupce Evropské komise.

Přestavba památkově chráněného zdymadla Hořín je

stavbou, která nemá obdoby. Dnes je mimořádný okamžik, kdy končí bourací a rozebírací práce téměř 120 let starého zdiva a betonů a zahajují se betonáže i kamenné obklady nových konstrukcí. Jako první začalo vyzdívání širšího horního ohlavi, na dolním ohlavi s budoucím unikátním zdvižným mostem budou práce pokračovat za několik dní. Pod komorou na levém břehu už stroje vrtaly pilotovou stěnu a začíná její kotvení do skály.

„Rekonstrukce stavby přináší řadu překvapení, které pro nás předci připravili uvnitř masivních zdí, ale práce úspěšně pokračují tak, aby na jaře příštího roku těžké jeřáby osadily nová ocelová vrata,“ doplnil Jan Prokeš, vedoucí projektu Metrostavu a.s.

Stavbu Úprava ohlaví Plavební komory Hořín realizuje dodavatel Metrostav a.s. se stavebními náklady 378 mil. Kč a práce budou dokončeny na jaře 2021.

Projekt společně s modernizací rejd plavební komory Praha - Štvanice uspěl v roce 2017 u Evropské komise a získal financování z grantu Nástroje Evropské Unie pro propojení Evropy, který dosáhne 10,7 mil. EUR. Financován je rovněž Státním fondem dopravní infrastruktury.



Spolufinancováno Nástrojem Evropské unie pro propojení Evropy







Na dně plavební komory Hořín



# Těžký jeřáb demontoval starý železniční most přes plavební kanál v Lužci nad Vltavou

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

**Vysokotonážní jeřáb o nosnosti 550 tun snesl 5. listopadu 2019 celý 115 let starý ocelový železniční most přes plavební kanál v Lužci nad Vltavou. Ředitelství vodních cest ČR zde buduje projekt na zvýšení podjezdné výšky pro lodě pod mosty na Vltavě, který umožní doplutí moderních vysokých lodí do Prahy. Původní most do června roku 2020 nahradí nový zdvižný, první svého druhu v České republice, dálkově ovládaný z téměř 6 km vzdálené plavební komory Hořín.**

„Práce na odstraňování omezení výšky lodí pod mosty mezi Mělníkem a Prahou úspěšně pokračují. Nové mosty, které postavíme do roku 2021, svou podjezdnou výškou 7 m oproti současným pouze 4,50 m umožní proplutí moderních velkých osobních lodí i lodí přepravujících objemný náklad,“ uvedl Lubomír Fojtů, ředitel Ředitelství vodních cest ČR. „Jsem přesvědčen, že zlepšené parametry Vltavy pomohou vnitrozemské plavbě uspět v konkurenci s těžkou silniční dopravou a přispět k ekologickému zásobování metropole,“ dodal.

Dnes dopoledne vysokotonážní příhradový jeřáb LIEBHERR LG 1550 s protizávažím o nosnosti 550 tun snesl ocelovou nosnou konstrukci jednoplošného mostu o hmotnosti 83 t s délkou přemostění 27,310 m přes plavební kanál a přemístil ji na břeh, kde bude rozřezána a odvezena do šrotu. Stávající konstrukce byla jako celek zavěšena na jeřáb pomocí úvazků.

V pátek 1. listopadu byla zahájena výluka železniční dopravy a cestující jsou dopravováni autobusy. Tento den začalo rozebírání železničního svršku a montáž těžkého jeřábu. Původní jednokolejný železniční most z roku 1905, kdy byl postaven plavební kanál, se nacházel na trati Vraňany – Lužec nad Vltavou. Nosnou konstrukci tvořily dva příhradové nýtované prostě uložené hlavní nosníky svislicové soustavy se zkříženými diagonálami o rozpětí 26,8 m. Mostovka je dolní prvková s mostnicemi, s podélníky a příčníky.

Demolice bude pokračovat odstraněním masivních opěr z kvarcitového zdiva s lomového kamene, založené pravděpodobně na dřevěném pilotovém roštu. Úložné prahy jsou ze žulového kvádrového zdiva. Na jejich místě budou zřízeny nové železobetonové opěry s kamenným obkladem, které budou ukrývat hydraulický zdvižný me-

chanismus mostu. Nový ocelový most bude obdobného vizuálního provedení jako původní most a díky zdvižnému charakteru mostu nedojde k žádné změně úrovně ani polohy železniční tratě v blízkosti obytné zástavby obce. Opětovné zprovoznění železniční dopravy je plánováno na červenec 2020.

„V obci jsme po celá léta měli staré mostní konstrukce přes plavební kanál a přes Vltavu přívoz. Během poměrně krátké doby se dočkáme moderních mostních konstrukcí, na které se už naši občané těší. Věřím, že přispějí k turistické atraktivitě naší obce. Vzhledem k umístění obce na ostrově zde má velký potenciál cyklistika a vodní turistika,“ řekl starosta obce Lužec nad Vltavou Patrik Rollo.

Stavbu Zabezpečení podjezdných výšek na Vltavské vodní cestě, kanál Vraňany – Hořín, Ia. etapa, realizují dodavatelé STRABAG Rail a.s. - EUROVIA CS a.s. – OK Třebestovice a.s. se stavebními náklady 600 mil. Kč bez DPH. Stavba je financována z prostředků Státního fondu dopravní infrastruktury. Při provádění stavebních prací zhotovitel dodržuje požadavky všech předpisů týkajících se ochrany životního prostředí a nakládání s odpady.



Vizualizace nového zdvižného železničního mostu



# Usnesení Dopravní sekce Hospodářské komory ČR k vodní dopravě ze dne 29. listopadu 2019

Dopravní sekce Hospodářské komory ČR konstatuje, že v oblasti rozvoje dopravních cest České republiky není plánování a rozvoj vodních cest v konfliktu se silniční a železniční dopravou – cílem státu by měla být výstavba trvale udržitelného systému dopravy založeného na spolupráci všech dopravních módů.

Pro realizaci opatření v oblasti vodní dopravy se požaduje po Ministerstvu dopravy ve spolupráci s dalšími resorty:

- 1) Vytvořit Samostatné oddělení vodní dopravy na Ministerstvu dopravy;
- 2) Urychleně schválit koncepci vodní dopravy a akcelarovat přípravu výstavby PS Děčín a PS Přelouč;
- 3) Doplnit do připravovaného Operačního programu Doprava 3 podporu vodní dopravy v oblasti modernizace a ekologizace plavidel, modernizace přístavů a infrastruktury vodních cest;
- 4) Připravit program na remotorizaci plavidel a podporu přechodu na jiná energetická média včetně zajištění potřebné infrastruktury;
- 5) S ohledem na dlouhodobou strategii pokračovat ve vyhodnocení a přípravě projektu vodního koridoru Dunaj-Odra-Labe s cílem zahájit ve spolupráci s Polskem realizaci pilotního úseku Kožle (PL) - Ostrava do roku 2025.

Za usnesení odpovídá Ing. Emanuel Šíp,  
předseda Dopravní sekce HK ČR



# Modernizace pohonů lodí směřuje od nafty k LNG. Je to cesta k ekologizaci provozu vodní dopravy a příspěvek proti globálnímu oteplování

Ing. Pavel Neseť, CSc.

Na vnitrozemských vodních cestách naši rejdari nemají jinou možnost než využívat k pohonu lodí lodní dieselmotory s pohonným médiem naftou, která umožňuje dlouhodobou nezávislost na tankování lodí. Nevýhodou nafty je produkce skleníkových plynů CO<sub>2</sub> a NO<sub>x</sub>. Nejen to, při spalování nafty jsou vypouštěny jemné prachové částice, které přispívají ke vzniku smogových situací, odpovědných za zdravotní potíže lidí. **Tento stav je možné zlepšit přechodem na pohonné médium LNG, což je zkapalněný zemní plyn. Jehož spalováním v lodních motorech vzniká menší množství skleníkových plynů CO<sub>2</sub>, a NO<sub>x</sub>, a vzniká voda H<sub>2</sub>O. Motory hlavně téměř neprodukují žádné jemné prachové částice. Další výhodou LNG je možnost dlouhodobého skladování na místech jeho odložené spotřeby nejen pro dopravu, ale i pro průmysl, zemědělství, nebo služby.**

Zemní plyn, což je převážně metan CH<sub>4</sub>, se používá běžně v průmyslu a domácnostech, ale vyžaduje rozvod plynovody až k místu spotřeby. To samozřejmě v lodním provozu není možné využít. **Spalování zemního plynu je charakterizováno rovnicí NH<sub>4</sub> + O<sub>2</sub> = CO<sub>2</sub> + 2H<sub>2</sub>O.** Proto některé státy, bez možnosti dovést plyn plynovody, jsou nuceny odebírat zkapalněný zemní plyn LNG ze vzdálených zdrojů. LNG je možno dopravovat námořní lodní dopravou na velké vzdálenosti a v přístavních terminálech překládat do říčních lodí. V Evropě jsme se spokojili s přivedením plynu plynovody, což vyvolává problémy se zajištěním energetické bezpečnosti. Proto postupně vznikají v evropských námořních přístavech terminály na překládání LNG z důvodů diverzifikace zdrojů. **Jeden z nových terminálů je v Polsku ve Svinoušti, který má návaznost na síť evropských vodních cest především na Labe a Odru.** Pro jeho přepravu do míst odložené spotřeby do vnitrozemí je možné využít kapacitních říčních tankerů, nebo lodí. Tam je možno dlouhodobě skladovat a návazně dotankovávat ostatní lodní park, případně kamiony nebo lokomotivy, nebo využít i k vytápění odlehlých budov, anebo zemědělských objektů, které nemají připojení na plynovodní síť. Pro obsluhu regionů na krátké vzdálenosti lze využívat stlačený zemní plyn CNG, který je ale nutně častěji dotankovat. V mezinárodním provozu se dotankování nedá zatím spolehlivě zajistit.

**Využití LNG k pohonu lodních motorů je cestou k ekologizaci lodní dopravy, neboť přináší podstatné snížení škodlivosti exhalací z provozu lodních motorů. Použitím LNG v lodních motorech se zmenší produkce skleníkových plynů CO<sub>2</sub> na polovinu, NO<sub>2</sub> o 70%, hluk se sníží na 50%, a hlavně odpadá produkce jemných prachových částic, která je nižší o 95% . Platí to při srovnání s provozem motorů podle normy EURO 6. Provoz lodních motorů na LNG má**

některá specifika. Vzhledem k teplotě skladování LNG -162°C musí být nádrže patřičně tepelně izolované včetně rozvodů, ale motory nemusí mít katalyzátor a nádrže nejsou dimenzované na tlak. V nádržích při poklesu teploty pod -82°C vzniká odparek, který se v lodi zpravidla na místě spotřebuje k pohonu motorů. Výhřevnost LNG je 22 MJ/l, nebo 55MJ/kg. Výhodou LNG je minimální specifická hmotnost, která minimalizuje nároky na ponor lodí při jeho transportu. Použitím LNG se prodlužuje akční radius lodí ve srovnání s naftou na více než dvojnásobek.

Důležitou podmínkou **přechodu z nafty na LNG bude ekonomika.** Zkapalněním se objem LNG zmenší 600x. To umožňuje jeho hospodárný převoz tankery přes oceán, s následným překládem do říčních lodí a jeho dopravu k využití v zázemí států i pro skladování. V roce 2018 uvedlo Polsko do provozu námořní terminál pro překládání LNG ve Štětíně-Svinoušti, kde se bude překládat LNG z dovozu z USA. K tomu má smluvně zabezpečený odběr v terminálu Sabina Pass v Luisianě na 20 let. Námořní přeprava bude už v polské režii. Ve Svinoušti se podstatná část dodávek LNG zplynuje a rozvede budovaným plynovodem STORK II. Uvádí se, že nejlacinější zemní plyn LNG je dostupný v Emirátech v Kataru. Rusko uvedlo do provozu terminál LNG Jamal pro dodávky do Číny severní cestou. Je třeba říci, že Česko má v Lounech malý podnikový terminál LNG, v kterém se zchladuje zemní plyn čerpaný z plynovodu pro potřeby tankování převážně zahraničních kamionů. Pokud ve Svinoušti bude možné odebírat LNG do říčních lodí, bude nutné znát cenové relace. V Kanadě zkoušeli použít palivo LNG v dálkových kamionech a lokomotivách. Po dvouletém provozu se vrátili k naftě. Důvodem je nízké zdanění nafty v Kanadě. V Evropě máme naftu převážně vysoce zdaněnou, proto i při vyšší ceně LNG by mohlo být jeho využití ekonomicky výhodné. **Nové registrační předpisy již s využitím LNG při stavbě lodí a k pohonu motorů počítají.** Technologická náročnost je při nízkých teplotách evidentní. Využití těchto technologií je dostupné i u nás. **Terminál LNG ve Svinoušti pracuje pouze v polské režii. Poskytnutí překládky a prodeje LNG pro české lodě je závislé na smluvní dohodě s Polskem a případně na smlouvách s dodavateli LNG ve světě, (Katar, Maroko, Alžír, Norsko, USA, Rusko).**

**Ekologické přednosti LNG jsou v odbourání emisí jemných částic a s více než poloviční produkcí emisí skleníkových plynů CO<sub>2</sub>, NO<sub>x</sub>.** Použití LNG lodní dopravu nepopíratelně zvýhodňuje. Podpora státu pro tuto technologickou změnu je potřebná. Byl by to příspěvek vodní dopravy k plnění limitů emisí skleníkových plynů proti globálnímu oteplování i pro zlepšení smogových situací, ke kterým se náš stát zavázal. Změna technologie pohonu lodí je finančně



náročná. K přestavbě lze použít současné lodní motory. Úpravu vyžaduje palivová cesta a tepelně chráněné nádrže na LNG. **Pokud stát chce podpořit omezení produkce skleníkových plynů ve vodní dopravě i u kamionové dopravy, musí finančně podpořit přestavby lodních pohonů. Lodní park je převážně provozován soukromníky, kteří nemohou poškodit své podnikání náklady na systémovou změnu pohonů. Proto se neobejdou bez finanční podpory státu.**

Podle výkonů plavby v roce 2017 lze ročně přechodem na LNG ušetřit cca 20 000 t CO<sub>2</sub>. Kromě toho lze dovézt výhodně říčními tankery LNG pro kamiony, lokomotivy, odloženou spotřebu i k vytápění objektů v odlehlých místech nenapojených na plynovody. Počítáme s přestavbou pohonů na LNG jen u 30% převážně dálkových kamionů. Tím je možné zvýšit potenciál úspor produkce CO<sub>2</sub> na cca 3 000 000 t CO<sub>2</sub>. To je cca 5,5% roční produkce CO<sub>2</sub> z dopravy. I když ve srovnání s hlavní produkcí CO<sub>2</sub> v průmyslu to neřeší rozhodující podíl jeho produkce, považujeme to za významný příspěvek k plnění závazků ČR ke snížení produkce skleníkových plynů. Potenciál úspor je odborným odhadem, který je nutné zpřesnit. Zbytkově produkovanou CO<sub>2</sub> z lodí většinou spotřebuje vegetace podél vodních cest.

**Je nutné zdůraznit, že přechod na LNG v dopravě bez podpory z veřejných prostředků není pro rejdaře a podnikatele schůdný, neboť vyžaduje finančně náročné rekonstrukce provozovaných lodí a stavbu speciálních tankových lodí pro dopravu LNG do míst odložené spotřeby. Angažovanost ČR je nutnou podmínkou pro smluvní zajištění dodávek LNG ze**

**světa, neboť dodavatelé LNG požadují uzavření dlouhodobých kontraktů garantovaných státem. Je to nabídka možného příspěvku vodní dopravy k životnímu prostředí a k podílu na řešení problémů s globálním oteplováním. Cestou k tomu je řešení nových rozvojových programů LNG v rezortech dopravy, životního prostředí, v hospodářské sféře i zemědělství.**

Zpracováno dle údajů z Wikipedie a Sborníku Transport 2018: [https://cs.wikipedia.org/wiki/Zkapalněný\\_zemní\\_plyn](https://cs.wikipedia.org/wiki/Zkapalněný_zemní_plyn)  
<http://www.ekoblog.cz/?q=emise>



Vizualizace LNG tankeru nizozemské loděnice VEKA



Koncept čerpací stanice LNG firmy PitPoint





- Firemní večírky
- Konference
- Soukromé akce
- Akce na míru
- Speciální plavby

## PRAVIDELNÉ PLAVBY:

- Hodinová plavba
- Dvuhodinová plavba
- Plavba s obědem
- Plavba s večeří
- Sladká Praha

[www.prague-boats.cz](http://www.prague-boats.cz)



# Vodní dílo Lipno oslavilo 60. výročí uvedení do provozu

**Praha, 20. září 2019 – Letos je tomu právě 60 let od chvíle, kdy v roce 1959 se lopatky první turbíny vodního díla Lipno I poprvé roztočily a turbosoustroj začal dodávat do sítě první kilowatty elektrického proudu. Stalo se tak po desítkách let předchozích úvah a plánů na využití energetického potenciálu horního toku Vltavy a po 7 letech náročných stavebních prací, na kterých se podílelo na 32 tisíc pracovníků.**

„Rád konstatuji, že vodní dílo Lipno spolu s podzemní vodní elektrárnou jsou v dobré kondici. Jedná se o jedinečná vodní díla, která velmi výrazně přispěla a i nadále přispívají k všestrannému rozvoji regionu Lipenska. Současně hraje vodní dílo Lipno významnou roli v ochraně před povodněmi i při řešení problémů spojených se suchem a s nedostatkem vody,“ konstatoval při dnešní příležitosti generální ředitel státního podniku Povodí Vltavy Petr Kubala, a dodal: „V této souvislosti bych rád rovněž ocenil velmi dobrou spolupráci se skupinou ČEZ při využívání vodní energie, kterou nám vodní dílo Lipno poskytuje.“

Vodní nádrž Lipno I tvoří největší vodní plochu v ČR o velikosti 4 870 ha. Délka vzdutí je 42 km, největší šířka jezera je 5 km a délka břehu 150 km. Objem nádrže činí 309,5 mil. m krychlových. Maximální hloubka je u hráze 25 m, průměrná hloubka je 6,5 m.

Horní tok řeky Vltavy je již od přírody velmi vhodný pro využití vodní energie. Představte si řeku, která na krátkém úseku mezi Lipnem a Vyším Brodem má výškový rozdíl 163 metry. Vltava na tomto místě sice vytváří bohatý meandr, takže její koryto tu měří 12 kilometrů, avšak vzdušnou čarou je to vzdálenost mnohem kratší, pouhých 3,5 kilometru.

A v čem spočívá výjimečnost této přehrady? Právě v tom, že se stavbaři rozhodli hydrocentrálu umístit hluboko pod jezero do skal a provrtat k ní dvě kolmé šachty, jimiž bude voda padat na lopatky dvou Francisových turbín a svou obrovskou silou jimi bude otáčet. Přitom mu-

seli najít pro řeku, padající do nitra země cestu, kudy by se dostala zase ven. Vybudovali tedy 3,6 km dlouhý vodorovný tunel pod masívem hor, kterým je voda odváděna do vyrovnávací nádrže Lipno II ve Vyším Brodě. Cesta byla hloubena z obou směrů, před půlnocí z 10. na 11. ledna 1956 se tuneláři téměř 3 kilometry od Vyšího Brodu a 650 metrů od podzemního sálu setkali, a to s odchylkou pouze 5 cm!

Kaverna hydrocentrály je vylámána zhruba 200 metrů pod povrchem terénu ve skalním žulovém masivu. Její rozměr je srovnatelný s hlavní lodí Svatovítského chrámu na Pražském hradě.

Do podzemní jeskyně směřoval ze strany pod sklonem 45 stupňů neobvyklý šikmý tunel, budoucí komunikační cesta pro elektrárnu, kterou se pak spouštěly dolů do hlubin ocelové turbíny a celé obrovské díly obou hydrogenerátorů. Tato komunikační šachta je dodnes zachována.

Zároveň s výstavbou lipenské hydroelektrárny bylo nutno na vhodném místě vybudovat menší přehradu zvanou Lipno II., v níž by se zachycovala voda vypouštěná z velké přehrady při provozu špičkové elektrárny. Nová elektrárna u vyrovnávací nádrže zahájila provoz na jaře 1957 a její roční výroba je 12 miliónů kWh.

*Na území o celkové rozloze 28 708 km<sup>2</sup> spravuje státní podnik Povodí Vltavy téměř 22 000 km vodních toků v hydrologickém povodí Vltavy a v dalších vymezených hydrologických povodích, z toho je 5 533 km významných vodních toků, přes 12 000 km určených drobných vodních toků a dalších více než 4 300 km neurčených drobných vodních toků. Dále má právo hospodařit se 110 vodními nádržemi a 9 poldry, z toho je 31 významných vodních nádrží, s 21 plavebními komorami na Vltavské vodní cestě, 49 pohyblivými a 298 pevnými jezy a s 20 malými vodními elektrárnami.*

Zdroj: Povodí Vltavy, státní podnik



Přehrada Lipno vytvořila jezero o rozloze 48,7 km<sup>2</sup>

Autor: Melechovsky



## Čeští vojáci učili kolegy z Texaské národní gardy stavět pontonový most

iDNES.cz - Pavel Křivohlavý, 12. září 2019

Čeští vojáci spolu s texaskými kolegy si v Litoměřicích vyzkoušeli stavbu pontonového mostu přes řeku Labe. Během dvou dnů vojáci akci natrénovali a dnes řeku společně přemostili.

„Do cvičení Labe 2019 s mezinárodní účastí se zapojilo dvanáct vojáků Texaské národní gardy a dvacet vojáků aktivních záloh. Ti všichni sem v pondělí přijeli naprosto nevyčvičení a nikdo z nich neměl zkušenost s pontonovou soupravou,“ řekl portálu iDNES.cz velitel cvičení kapitán Zbyněk Frai.

Cílem cvičení je prověřit, že pontonová rota je schopna během dvou dnů vycvičit třicet nových vojáků a postavit spolu s nimi pontonový most.

„Bylo by to tak i v reálných podmínkách nasazení, protože by nám vždy posílali nové lidi a pontonová rota musí být schopna je rychle vycvičit,“ doplnil Frai s tím, že do akce se zapojilo celkem 97 vojáků.

Pontonový most se staví v několika etapách. „Napřed se na sedmi náplavkách do vody shodí pontonové díly. To probíhá ve třech vlnách,“ vysvětluje velitel.

„Ve vodě se pontony uzamknou a spojí dohromady, pak se z nich vytvoří přívozové přepraviště. To znamená, že na ně můžeme naložit vojenskou techniku a převést ji na druhý břeh,“ doplňuje velitel.

Nakonec se všechny tři takzvaná soulodí spojí do jed-

noho mostu o celkové délce 145 metrů, po kterém pak může vojenská technika přejet z jedné strany na druhou.

„Do stavby mostu je začleněno také šest těžkých tlačných člunů a dva záchranné vyprošťovací,“ popisuje Frai s tím, že každý ponton váží zhruba sedm a půl tuny.

Cvičení Labe 2019 trvá tři týdny. „První byl přípravný, na druhý týden je v plánu secvičování a stavba mostu a ve třetím týdnu čeká vojáky údržba techniky,“ říká Frai.

Vodní cvičiště v Litoměřicích má řadu výhod. „Potřebujeme širokou řeku s proudem, a proto jsou podmínky na tomto cvičišti pro nás ideální. V Litoměřicích trávíme třetinu roku,“ uzavírá velitel.

Spokojený byl i náčelník Generálního štábu AČR: „Během dnešního cvičení jsem viděl efektivní součinnost profesionálních vojáků, aktivní zálohy a Texaské národní gardy. Ženisté úspěšně splnili úkol i přesto, že většina vojáků stavěla celý pontonový most na Labi vůbec poprvé,“ pochválil cvičící armádní generál Opatá.

Poslední cvičení s mezinárodní účastí na vodním cvičišti Litoměřice se konalo v roce 2017, kdy se společného výcviku ženijních jednotek zúčastnilo na 250 vojáků ČR, ženijního praporu Ozbrojených sil Slovenské republiky a příslušníků Texaské národní gardy.

Pozn. redakce na základě informací Zpravodajství AČR



Ženisty navštívil náčelník generálního štábu AČR armádní generál Aleš Opatá

FOTO: Zuzana Králová



## Čeští vojáci učili kolegy z Texaské národní gardy stavět pontonový most

Čeští vojáci spolu s texaskými kolegy si v Litoměřicích vyzkoušeli stavbu pontonového mostu přes řeku Labe. Během dvou dnů vojáci akci natrénovali a řeku společně přemostili.



FOTO: Iveta Lhotská, MAFRA



# TŘEŠŤSKÉ BETLÉMY

RUČNĚ VYŘEZÁVANÉ

CRIBS  
FROM TREST

HAND MADE

29. 11. 2019 – 2. 2. 2020

Jindřišská věž, Jindřišská ul. 33, Praha 1  
Denně 10.00 - 19.00 hod.

Výstava ručně vyřezávaných betlémů z Třeště opět putuje k nám  
do Jindřišské věže. Přijďte si vychutnat jejich neopakovatelnou atmosféru.

Stay for a moment and get carried away by a unique  
atmosphere of traditional Cribs from Trest.

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



10 PATER KULTURY,  
ZÁBAVY A ODPOČINKU  
V CENTRU PRAHY





# Poznej Baťák

NOVÁ KNIHA

Pro podporu rozvoje regionu Baťova kanálu byla vydána publikace v českém i slovenském jazyce pod názvem „**Poznej Baťák**“. Vydavatelem je Regionální rozvojová agentura Východní Moravy, která ve spolupráci s Regionální rozvojovou agenturou Púchov za finanční podpory Fondu malých projektů INTERREG V-A SK-CZ 2014-2020 tuto publikaci vydala.

Sám autor, který považuje Baťův kanál za srdcovou záležitost, se snažil poukázat na unikátní dílo našich předků, o které je třeba pečovat a mít k němu obdiv. Pomocí edukačních prvků, které doplňují text i ilustrace, může čtenář získat kladný vztah a respekt k této vodní cestě. Pak teprve bude plavba po vlnách Baťova kanálu pro návštěvníka opravdovým zážitkem.

Knižka je zaměřena především na mladé čtenáře, kteří se chtějí poznat „Baťák“ se svou rodinou. Při četbě se seznámí s vývojem Baťova kanálu, získají základní poznatky o pravidlech lodní dopravy a dozví se zajímavosti na vodním díle. Jako památku si lze pak jednotlivé plavby zaznamenat a nakonec vyplněním kvízu získat „kapitánské osvědčení“.

Publikace je přístupná na vybraných turistických a informačních centrech okolo Baťova kanálu. Rovněž je publikace volně přístupná v elektronické verzi na webové stránce:

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



## Právě vyšla kniha LABE - od pramene po Hřensko od Libora Sváčka

14. listopadu 2019 proběhl v sídle státního podniku Povodí Labe slavnostní křest reprezentativní obrazové publikace Libora Sváčka, která představuje řeku Labe na území České republiky. Atraktivní fotografie zobrazují jednu z největších evropských řek na její pouti od pramenů až po Hřensko. Malebná krajina, vodní díla a lidská sídla na jejím toku ukazují, jak řeka od pradávna ovlivňuje život člověka a naopak. Kniha může být vhodným dárkem či inspirací pro objevování zajímavých míst a krás naší vlasti.

Knihu pokřtili generální ředitel Povodí Labe, s.p. Ing. Marián Šebesta, prezident Mezinárodní komise pro ochranu Labe RNDr. Petr Kubala a primátor Hradce Králové prof. PharmDr. Alexandr Hrabálek, CSc.

*Kniha LABE, stejně jako celá knižní edice, je autorská. Autorem fotografií je fotograf Libor Sváček. Zaměřuje se na fotografování krajiny, architektury, interiérů a exteriérů. K jeho nejoblíbenějším námětům patří letecká fotografie.*

“LABE - od pramenů po Hřensko” - 25. titul edice VisitBohemia

PHOTO: [www.visitbohemia.cz](http://www.visitbohemia.cz)

Technická specifikace:

**Formát:** 220 x 210 mm

**Vazba:** šitá s tvrdými knižními deskami (V8)

**Papír:** lesklá křída

**Počet stran:** 180

**Počet fotografií:** cca 130

**Jazykové mutace:** čeština, angličtina, němčina

**Odborná spolupráce:** Povodí Labe, s.p.

Kniha je k dostání u vydavatelství MCU: [www.mcumedia.cz](http://www.mcumedia.cz)

NOVÁ KNIHA



# Využitie technológie železobetónových pontónov pre plávajúce zariadenia

Ing. Peter Mandl, Ing. Jiří Mandl – SM PONTON, s.r.o., Bratislava

## Anotácia

V príspevku je komplexne a prehľadne popísaná problematika použitia kompozitného materiálu na báze železobetónu pre stavbu lodného trupu stacionárnych plávajúcich zariadení. Sú v ňom rozoberané technologické aspekty podľa podmienok použitia, vysvetlené výhody, charakteristické vlastnosti, možnosti riešení a uvedené konkrétne realizované príklady v regióne Českej a Slovenskej republiky.

## Úvod a začiatky v našom regióne

Technológia železobetónovej konštrukcie je v lodiarstve známa už viac ako sto rokov, ale v našich zemepisných šírkach je stále nedocenená. Práve vlastnosti železobetónu ho predurčujú ako ideálny materiál pre stavbu najmä stacionárnych plávajúcich zariadení, akými sú prístavacie pontóny pre osobné ale aj nákladné lode, platformy pre plávajúce domy, mariny či plávajúce vlnolamy a mnohé ďalšie.

Zrejme prvé plávajúce prístavacie mólo so železobetónovými pontónmi na území Českej a Slovenskej republiky bolo umiestnené v roku 1996, na základe technickej dokumentácie vypracovanej Ing. Jiřím Mandlom, priamo pri svahu gravitačnej hrádze vodného diela Liptovská Mara pre státie plavidiel Slovenského vodohospodárskeho podniku, závod Povodie Váhu. Boli vtedy použité tri pontóny každý dĺžky 10 m a šírky 2,4 m, ktoré vyrobila dnes už neexistujúca spoločnosť Prefabetón Koš. Vzhľadom

na značné vertikálne zmeny úrovne hladiny na tomto vodnom diele sú vzpera a mostík posuvne uložené na šikmom 18 m dlhom vedení s prístupovými schodami.

Vtedy sa jednalo o nové neštandardné konštrukčné riešenia pohyblivého uloženia móla voči brehu, pružného spájania pontónov medzi sebou, montáže oceľových častí na železobetónový trup a pod., ktoré z dnešného pohľadu získaných poznatkov a skúseností by sa už mohli zdať prekonané.

Ďalšie zaujímavé plávajúce móla pre pristávanie malých plavidiel, v tej dobe netradičnej koncepcie so železobetónovými pontónmi, vznikli na základe projektov Ing. Jiřího Mandla koncom 90-tych rokov minulého storočia ešte na Oravskej priehrade, na kysuckej Vodnej nádrži Nová Bystrica a na Váhu pri Ratnovskej zátoke Vodnej nádrže Sĺňava.

Skúsenosti nadobudnuté týmito projektami len potvrdili správny smer pokračovať v používaní železobetónovej technológie pri projektovaní a realizácii plávajúcich zariadení, čo bolo v zahraničí v tej dobe už bežné.

V roku 2009 vznikol projekt prvého plávajúceho nízkoenergetického domu. Jeho následná realizácia v roku 2010 bola inšpiráciou pre ďalšieho klienta, pre ktorého bola vyprojektovaná a postavená v roku 2011 plávajúca víkendová chata. Pre ich stavbu boli vtedy použité železobetónové pontóny dovezené zo zahraničia. Obidva tieto plávajúce objekty sú umiestnené pri pravom brehu rieky Váh v katastri mesta Komárno.



Prvé plávajúce prístavacie mólo so železobetónovými pontónmi na VD Liptovská Mara





Plávajúca víkendová chata, rieka Váh, Komárno

### Postupné budovanie firmy a príklady realizácií

Na základe prezentácie týchto objektov sa začal zväčšovať záujem o plávajúce domy na železobetónových pontónoch. Klienti si uvedomovali jedinečnosť vlastností železobetónu pre základy ich budúcich plávajúcich domov. Keďže požiadavky na rozmery a nosnosť plávajúcich železobetónových platforiem zo strany klientov rástli a nebolo technicky ani finančne zaujímavé pokračovať v dovoze pontónov, vznikla na Slovensku v roku 2012 spojením dlhoročných skúseností z oblasti projektovania lodí a v oblasti stavebníctva spoločnosť SM PONTON, s. r. o., ktorá sa zaoberá vývojom a výrobou železobetónových pontónov a vyvážovacích a kotviacich systémov.

Vzhľadom na dostupné technologické vybavenie bolo možné začať vyrábať železobetónové pontóny s rozmernými pôdorysmi v jednom celku ako monolity alebo spojením viacerých monolitických častí priamo na vodnej hladine. Tieto rozmerne plávajúce železobetónové platformy boli po spustení na vodu preplavené za pomoci remorkéra na miesto vyviazania v lokalitách v blízkosti Bratislavy na rieke Dunaj alebo jeho ramenách. Takto boli napr. vyrobené z dvoch častí trupy pre plávajúci dom v Jarovskom ramene na pravom brehu Dunaja s rozmermi 19,25 x 18,90 m a výtlakom 240 t a pre plávajúce prístavacie mólo s prístreškom s rozmermi 19,70 x 7,00 m a výtlakom 90 t umiestnenom pri Čunove na Zdrži Hrušov - rieka Dunaj. Ďalej boli v jednom celku vyrobené monolitické trupy pre plávajúci dom v Jarovskom ramene Dunaja s rozmermi 14,00 x 13,50 m a výtlakom 140 t a dve plávajúce prístavacie móla s kaviarňami každé o rozmere 19,70 x 10,50 m a výtlakom 120 t umiestnené pri Hamuliakove a Šamoríne na Zdrži Hrušov Vodného diela Gabčíkovo na rieke Dunaj.

V nadväznosti na prístavacie mólo s kaviarňou pri Hamuliakove bola v roku 2016 vybudovaná marína pre rekreačné plavidlá. Sústava siedmich železobetónových prístavacích pontónov – každý o rozmere 12,90 x 2,70 m - tu plní zároveň funkciu vlnolamu a v konfigurácii do písmena L vytvára umelú chránenú zátoku. Jednotlivé pontóny sú vzájomne pružne prepojené a kotvené pod vodnou hladinou pre maximálne využitie kapacity prístaviska. Z nábrežnej chránenej strany sú osadené vyvážovacie prsty, ktoré tvoria boxy pre trvalé státie rekreačných plavidiel. Návodná strana móla slúži pre dočasné státie plavidiel zákazníkov kaviarne.



Umelá zátoka plávajúceho prístaviska pre rekreačné plavidlá - Marina Hamuliakovo, rieka Dunaj - Zdrž Hrušov

V období rokov 2014 až 2018 boli vyrobené aj viaceré modulárne pontónové platformy prepraviteľné štandardnou kamióňovou dopravou do niekoľkých lokalít na Slovensku a v Čechách. Tieto moduly po spojení na vodnej hladine do jedného tuhého celku vytvorili základy pre viaceré plávajúce domy či kúpacie platformy.



Modulárne pontónové platformy pre plávajúce domy, rieka Váh, Trenčín



Plávajúce prístavacie mólo s kaviarňou, rieka Dunaj - Zdrž Hrušov, Hamuliakovo





Plávajúca platforma pre kúpajúcich, Rybník Dlouhý, Lanškroun

V roku 2018 bol firmou SM PONTON, s. r. o. postavený pravdepodobne najväčší železobetónový trup v Strednej Európe, ktorý je určený na hlavný tok rieky Dunaj v Bratislave.

Vzhľadom na výtlak pontónu 780 t bol tento postavený z dvoch pozdĺžnych sekcií s príslušnými zabudovanými technológiami (nádrže na odpadovú vodu, čistiareň odpadových vôd či odlučovač tukov). Po spustení na vodu boli sekcie spojené a zmonolitnené do jedného tuhého celku. Hlavné parametre tohto pontónu sú 51,00 x 12,40 m s výtlakom 780 t a nosnosťou 330 t.



Pontón 51,0 x 12,4 x 2,7 m pre plávajúcu reštauráciu, rieka Dunaj, Bratislava

Jednou z aktuálnych realizácií spoločnosti SM PONTON v roku 2019 je plávajúce prístavacie mólo na rieke Morava pre Povodie Moravy, Závod Střední Morava v Uherskom Hradišti. Mólo slúži pre pristávanie služobných plavidiel Povodia Moravy, integrovaného záchranného systému a Státní plavební správy.

Mólo je zložené z troch železobetónových pontónov každý o rozmere 17,00 x 2,80 m. Má kapacitu 50 osôb a je k brehu vyviazané systémom dvoch vzpier každá dĺžky 21 metrov a krížnych vyvážovacích lán. Jedna zo vzpier slúži ako hlavná prístupová lávka. Druhá je opatrená servisnou lávkou pre účely odstraňovania naplavenín v prípade vysokých vodných stavov.



Servisní stání služebních plavidel – Uherské Hradiště, rieka Morava

## Výhody železobetónových pontónov a možnosti ich použitia

Hlavnou výhodou pontónov zo železobetónu je dlhá životnosť bez potreby údržby. V lodiarskej praxi to znamená, že odpadajú pravidelné vizuálne kontroly podporovej časti trupu, meranie hrúbky obšívky, čistenie a obnovy náterov na lodnom výťahu, ktoré sú nemalým prevádzkovým nákladom. Ďalšou veľmi dôležitou výhodou je nepotopiteľnosť, ktorú umožňuje technológia výroby s použitím polystyrénového jadra obkoleseného nosnou železobetónovou konštrukciou. Táto vlastnosť robí tieto pontóny násobne bezpečnejšími oproti dutým výtlačným telesám. Polystyrénové jadro však nebráni využívať trupy pontónov pre zabudovanie rôznych technológií napr. čistiarní odpadových vôd alebo nádrží na rôzne kvapaliny, odlučovače tukov, príslušné pevné potrubia a kanály pre vedenie elektrických káblov a tlakových hadíc, alebo prístupné vodotesné priestory pre uloženie rôznych zariadení a agregátov.



Možnosti zabudovania technológií do železobetónového trupu

Vďaka vyššej vlastnej hmotnosti majú železobetónové pontóny pozitívny vplyv na stabilitu celého plávajúceho objektu, nakoľko výrazne znižujú jeho výslednú ťažisko hmotnosti. Pobyt na palube takéhoto plávajúceho zariadenia je preto komfortnejší aj pre osoby menej zvyknuté sa pohybovať na plávajúcich objektoch. Vyššia hmotnosť zároveň znamená lepší útlm vlnenia, čo sa využíva pri budovaní plávajúcich vlnolamov ako ochrana prístavov a prístavísk.

Ďalšou z mnohých výhod týchto pontónov je chemická odolnosť (aj voči slanej vode) a dôležitou výhodou pre naše klimatické oblasti je odolávanie zovretiu ľadom, a to v akomkoľvek stave zanorenia pontónu. Železobetónové pontóny nie je potrebné na zimu vyberať z vody.

Keďže pontóny prichádzajú do styku s povrchovými vodami, je kladený veľký dôraz na výber a kvalitu materiálov, z ktorých sú pontóny vyrábané, aby sa minimalizoval ich vplyv na životné prostredie ako počas výroby tak po dobu ich užívania.

Spoločnosť SM PONTON vyrába pontóny v troch rôznych technologických vyhotoveniach v závislosti od nosnosti a použitia pontónov a prepravných možností na miesto vyviazania. Prvým je monolická konštrukcia, pontón je odliaty ako jeden kus. Využíva sa hlavne v prípade možnosti prepraviť pontón z výroby na miesto vyviazania po vode. Druhou možnosťou sú modulárne pontóny, ktoré sa skladajú z viacerých menších monolitických pontónov prepraviteľných kamiónovou alebo železničnou dopravou. Tieto sa na mieste vložia do vody a tam sa spoja systémom tuhých alebo pružných spojov. Tre-



ťou možnosťou je kombinácia prvých dvoch. Toto bolo využité práve v prípade už spomínaného pontónu s rozmermi 51,00 x 12,40 m, ktorý už svojou hmotnosťou presahoval možnosti žeriavovej techniky a zároveň bolo potrebné dosiahnuť požadovanú tuhosť lodného telesa s ohľadom na ďalšiu výstavbu na palube pontónu.



Transport jedného z pontónov pre servisné stánie v Uherskom Hradišti

Čo robí prístav bezpečným miestom na zakotvenie? Žiadne vlny. A práve tu zohráva vyššia hmotnosť železobetónových pontónov významnú úlohu. Vďaka nej sa len minimálne rozpo pohybujú, veľmi dobre utlmujú vlnenie a sú preto ideálnym riešením pre vytváranie plávajúcich vlnolamov. Táto koncepcia je obzvlášť vhodná na miestach s väčšou hĺbkou, kde by bol sypaný vlnolam finančne náročný. Týmto spôsobom je možné na vodných plochách vytvárať chránené plávajúce zátoky a prístaviská. Vlnolam môže zároveň slúžiť ako promenáda a k jeho vnútornej zavesenej strane je možné bezpečne pristávať a vyvážovať lode.

V poslednom období rastie záujem o využívanie potenciálu vodných tokov a vodných plôch na aktívnu rekreáciu, či už ide o požičovne lodiek, jachtárske kluby a pod. Pre tieto mariny - prístavisko rekreačných plavidiel - sú ideálnym riešením plávajúce móla so železobetónovými pontónmi. Na tento účel sú vhodné modulárne pontóny. Výhodou je dobrá manipulácia, štandardná kamiónová preprava a možnosť vyskladať každú marinu ako stavebnicu.

Jednotlivé moduly sú spájané pomocou pružných spojov, ktoré znižujú riziko poškodenia pontónov na minimum aj pri extrémnom zatažení vlnami, vetrom či prístávajúcimi plavidlami. Zároveň umožňujú jednoduché a rýchle spájanie pontónov do zostáv.

V závislosti od požiadaviek je možné pontóny vybaviť drevenými alebo gumenými odierkami, rohatinkami, bitvami (pacholatami) či vyvážovacími okami. Nechýbajú stojany s možnosťou pripojenia sa na vodu a elektrinu vrátane osvetlenia celého prístaviska. K pontónom je možné pripevniť vyvážovacie prsty, ktoré vytvoria parkovacie boxy pre pohodlné a bezpečné pristávanie a vyvážovanie lodí. Zároveň sa tým zvýši kapacita prístaviska.

Paluby pontónov sú štandardne betónové s protišmykovou úpravou alebo je možné na želanie zákazníka spraviť drevené či kompozitové palubovanie.

### Spôsoby kotvenia plávajúcich zariadení

Plávajúce zariadenie je skutočne bezpečné len vtedy, keď je správne a spoľahlivo ukotvené. Výber typu kotvenia závisí najmä od hydrologických, brehových a poveternostných podmienok. V prípade prístaviska je dôležitým faktorom aj jeho kapacita. Možností kotvenia je preto niekoľko.

Štandardný systém vzpier a vyvážovacích lán je jednoduchý a spoľahlivý, ale obmedzuje najmä kapacitu prístaviska z nábrežnej strany. Na základe dlhoročných skúseností a poznatkov dospela spoločnosť SM PONTON k vlastnému systému kinematickej sústavy vzpier a lán, v ktorej nedochádza pri výkyvoch hladiny a pôsobení poveternostných vplyvov ku vzniku neznámych vnútorných síl a namáhání. Taktiež nie je potrebné po inštalácii viac manipulovať s vyvážovacími lanami.

Ďalšou možnosťou kotvenia pre lepšie využitie kapacity na pristávanie plavidiel sa používajú vrтанé alebo narážané dalby, po ktorých sa vertikálne posúvajú objímky pripevnené k pontónom. Tento systém môže byť pre oblasti s veľkým výkyvom hladín finančne náročný.

V oblastiach s výkyvom hladiny do dvoch metrov je výhodný systém kotvenia pod vodou. Pontóny sú pomocou reťazí ukotvené ku gravitačným betónovým blokom, ktoré sú položené na dne. Namiesto betónových blokov je možné použiť vrтанé alebo narážané kotvy. Tento systém kotvenia je veľmi zaujímavý, nakoľko k pontónu



Pristávacie mólo s funkciou vlnolamu - Marina Hamuliakovo, rieka Dunaj - Zdrž Hrušov



vedie len prístupový mostík a kapacita prístaviska je po obvode využitá na maximum. V prípade väčších výkyvov hladiny sa používajú namiesto reťazí pružné kotviace prvky napr. od svetovoznávej firmy SeaFlex.

Spoločnosť SM PONTON, s. r. o. okrem vývoja a výroby železobetónových pontónov a systémov

kotvenia/vyviazania, zabezpečuje aj certifikáciu a zaregistrovanie plavidla, inžiniering súvisiaci s umiestnením plavidla na vodnej ploche, jeho dopravu a ukotvenie na mieste, a tiež projekciu a realizáciu hornej stavby.

Foto: P. Mandl, J. Mandl, O. Kliment



Príklad kotvenia pod vodnou hladinou – Marina Hamuliakovo, rieka Dunaj - Zdrž Hrušov

**SM  
PONTON**

ŽELEZOBETÓNOVÉ :

- PRISTÁVACIE MÓLA
- MODULÁRNE PONTÓNOVÉ PLATFORMY
- PLÁVAJÚCE VLNOLAMY
- MARINA PONTÓNY

NADSTAVBY NA PONTÓNOCH



[WWW.SMPONTON.SK](http://WWW.SMPONTON.SK)

## FOR BOAT: vše pro vodní sporty pod jednou střechou

Jaro bude v areálu PVA EXPO PRAHA patřit už tradičně všem lodařům. Od 13. do 15. března 2020 se uskuteční již 4. ročník výstavy lodí a vodních sportů FOR BOAT. Na návštěvníky čekají 3 haly plné lodí, vodních skútrů, motorových člunů, plachetnic, jachet a příslušenství pro vodní sporty. Kromě prezentace novinek se mohou příchozí těšit na obří bazén, kde si budou moci dospělí vyzkoušet paddleboarding a děti lodě pro malý jachting. U bazénu bude probíhat také módní přehlídka funkčního oblečení. Za cenu jedné vstupenky mohou návštěvníci zhlédnout i veletrh FOR CARAVAN. Pro dobrodruhy bude o víkendu přichytán cestovatelský festival Kolem světa, který se v roce 2020 rozroste do 4 sálů.

**Základní informace:**

**FOR BOAT 2020: 13. – 15. března 2020**

**Vstupné: 165 Kč v předprodeji, 200 Kč na místě**

**Více informací na [www.forboat.cz](http://www.forboat.cz)**





# FOR BOAT

4. VÝSTAVA LODÍ A VODNÍCH SPORTŮ

Souběžně probíhající veletrh:

**FOR CARAVAN**

**PVA**  
EXPO PRAHA

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

**13.–15. 3. 2020**

DOPROVODNÝ PROGRAM  
**14.–15. 3. 2020**



**KOLEM SVĚTA**  
cestovatelský festival

ODBORNÝ PARTNER



OFICIÁLNÍ VOZY  
PVA EXPO PRAHA



**Intelligentní stavění  
spojuje lidi.**

PORR staví srdcem a rozumem. Jsme spolehlivým partnerem pro projekty dopravních, vodohospodářských, inženýrských a pozemních staveb po celém Česku. PORR je full-service provider, který zná recept na plynulou a včasnou realizaci Vašich projektů. Stavíme s Vámi a pro Vás již 150 let a jsme dobře připraveni na budoucnost.  
[porr.cz](http://porr.cz)

powered by

**PORR**



*V letošním roce jsme svědky masivní politické a mediální kampaně proti vodní dopravě, ať už jsou to komunální politici z hlavního města Prahy nebo moravští senátoři nebo ekologické organizace. Proti této jednostranné mediální kampani, která nedává veřejnosti prostor udělat si nezávislý názor na danou problematiku, se ohradil Svaz dopravy - Sekce vodní dopravy stížností Radě pro rozhlasové a televizní vysílání, kterou otiskujeme v plném znění.*

*Redakční rada VCaP*

*Svaz dopravy České republiky*

**Sp** **SEKCE VODNÍ DOPRAVY** **Sd**

*V.P.Čkalova 14, 160 00 Praha 6*

*Předseda Sekce Ing. Milan Raba*

**Věc: Stížnost na nevyváženost a neobjektivnost reportáží pořadu České televize NEDEJ SE ze dne 27. 10. a ze dne 10. 11. 2019**

V Praze dne 18. listopadu 2019

Vážení členové Rady pro vysílání,

podáváme tímto jako Sekce vodní dopravy Svazu dopravy ČR stížnost na porušení Zákona o rozhlasovém a televizním vysílání 231/2001 Sb. § 31 odst. 2 a 3 pro nevyváženost a neobjektivnost reportáží pořadu NEDEJ SE České televize ve dnech 27.10. a 10.11.2019.

Sekce vodní dopravy při Svazu Dopravy ČR sdružuje 90 % vodních dopravců provozujících osobní a nákladní dopravu v ČR a spolupracuje úzce se svazy a sdruženími zastupující individuální rekreační a sportovní plavbu v ČR.

V pořadu **NEDEJ SE ze dne 27. října 2019 s názvem Sen o kanálu Dunaj-Odra-Labe** byly divákům poskytnuty neúplné a neobjektivní informace. Byl zde dán prostor přednostně odpůrcům projektu a domníváme se, že byl porušen § 31 odst. 3 Zákona o vysílání, podle kterého je provozovatel vysílání povinen zajistit, aby ve zpravodajských a politicko-publicistických pořadech bylo dbáno zásad objektivity a vyváženosti a zejména nebyla v celku vysílaného programu jednostranně zvýhodňována žádná politická strana nebo hnutí, popřípadě jejich názory nebo názory jednotlivých skupin veřejnosti, a to s přihlédnutím k jejich reálnému postavení v politickém a společenském životě a to tím, že celým pořadem provázela senátorka za KDU-ČSL Jitka Seitlová, která je známá odpůrkyně projektu, zatímco straně investora Ministerstvu dopravy zde nebyl dán prostor. Domníváme se, že takto jednostranná reportáž nejenom, že neobjektivně informuje o projektu Ministerstva dopravy, ale také dává prostor v rámci předvolební kampaně paní senátorce Seitlové, která přenáší toto téma na celostátní úroveň KDU-ČSL v rámci senátních a krajských voleb pro rok 2020.

V pořadu **NEDEJ SE ze dne 10. listopadu 2019 s názvem Nová plavební komora opět ve hře** byly divákům poskytnuty neúplné a neobjektivní informace. Především byl celý pořad založen na negativním vlivu vodní dopravy v centru Prahy na znečištění ovzduší, ale nikde v reportáži nezazněla zásadní informace, že Magistrát hl. m. Prahy v roce 2018 přijal rozhodnutí k remotorizaci všech plavidel osobní vodní dopravy, které mají do konce roku 2020 odpovídat evropské Stage IIIA (nejpřísnější aktuálně platná emisní norma pro lodní motory) a v důsledku této skutečnosti provozovatelé osobní lodní dopravy masivně investují do remotorizací a elektrifikací osobních lodí, jakož i do dalších ekologických projektů. Tímto se například segment osobní dopravy řadí na špičku inovací a ochrany životního prostředí v EU. Tato informace je zcela zásadní a byla zamlčena nejen vystupujícími politiky, ale i tvůrci pořadu.



Dále byl zcela pominut fakt, že v ČR roste individuální motorová a bezmotorová rekreační plavba a jejich počty rostou ročně o stovky lodí. Nová plavební komora má zejména umožnit bezpečné proplavení těchto malých plavidel, aby nemusely proplouvat stávající komorou společně s velkými loděmi.

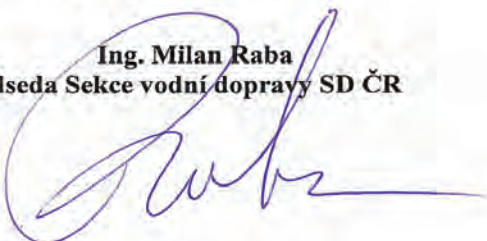
Nepravdivá byla dále informace o tom, že se magistrát obává zvýšeného počtu osobních lodí v Praze, protože počet lodí reguluje Magistrát hl. m. Prahy tím, že v omezeném počtu poskytuje osobním lodím kotevní místa.

V pořadu byly upřednostněni odpůrci projektu, kterých v pořadu vystoupilo osm, zatímco z druhé strany byl hostem pouze jeden zástupce investora generální ředitel Povodí Vltavy, ale slovo nedostal žádný zástupce uživatelů vodní cesty např. Svaz dopravy, Svaz vodního motorismu nebo Sdružení pražských plavidel nebo jiná profesní organizace.

Vzhledem k tomu, že se v případě pořadu NEDEJ SE jedná o opakovanou záležitost, žádáme Vás o zajištění nápravy, aby již nedocházelo k podobným pochybením.

S přátelským pozdravem

**Ing. Milan Raba**  
Předseda Sekce vodní dopravy SD ČR



Rada pro rozhlasové  
a televizní vysílání  
Škrétkova 44/6  
120 00 Vinohrady

Kopie:

Rada České televize  
Kavčí hory  
140 70 Praha 4

JUDr. Vladimír Kremlík  
ministr dopravy  
Ministerstvo dopravy  
nábreží Ludvíka Svobody 1222/12  
110 15 Praha 1

**DŮLEŽITÉ**

**Vážení čtenáři,**  
**vzhledem k nařízení o ochraně osobních údajů**  
**Vás prosíme o udělení souhlasu ke zpracování**  
**osobních údajů pro databázi odběratelů časopisu.**  
**V případě, že souhlas neobdržíme, nebudeme Vám**  
**moci časopis Vodní cesty a plavba nadále zasílat.**  
**S přáním hezkého dne, Redakce**

**VODNÉ CESTY**  
**VODNÍ CESTY**  
**A PLAVBA**

## **PROHLÁŠENÍ – SOUHLAS SE ZPRACOVÁNÍM OSOBNÍCH ÚDAJŮ**

podle zákona č. 101/2000 Sb., zákon o ochraně osobních údajů a o změně některých zákonů,  
v platném znění (dále jen "zákon") pro účely evidence a zasílání časopisu

Já, níže podepsaný/á .....

souhlasím s tím, aby na adresu .....  
byl zasílán časopis Vodní cesty a plavba.

### **SOUHLAS**

Souhlasím s tím, aby PLAVBA A VODNÍ CESTY o.p.s., zpracovali mé osobní údaje (jméno, příjmení/instituce, adresa) pouze pro účely evidence databáze odběratelů a zasílání časopisu po dobu do 1.6. 2023.

Jsem si vědom/a toho, že tento souhlas se zpracováním osobních údajů, udělený v souladu se zákonem, je dobrovolný a jsem oprávněn/a jej kdykoliv odvolat. Odvolání musí být učiněno písemně.

V ..... dne .....

(vlastnoruční podpis)

**ZASÍLEJTE ELEKTRONICKY NA ADRESU:**

**gdpr-vc@seznam.cz**

**NEBO POŠTOU:**

**PLAVBA A VODNÍ CESTY o.p.s.**  
**Na Pankráci 53, 140 00 Praha 4**



# Závěry konference s mezinárodní účastí

## 30. PLAVEBNÍ DNY 2019

Ve dnech od 17. do 19. září 2019 se ve Zlíně v České republice konaly jubilejní 30. Plavební dny organizované Českým plavebním a vodocestným sdružením a Slovenským plavebním kongresom, pod organizační patronací Povodí Moravy, s. p., za úzké spolupráce dalších organizací z České republiky.

30. Plavební dny se konaly pod záštitou předsedy Poslanecké sněmovny Parlamentu České republiky p. Radka Vondráčka, ministra dopravy České republiky p. Vladimíra Kremlíka a ministra zemědělství České republiky p. Miroslava Tomana.

O významu konference a aktuálnosti probíraných témat svědčí skutečnost, že slavnostního zahájení konference se osobně zúčastnili:

- předseda Poslanecké sněmovny Parlamentu České republiky Mgr. Radek Vondráček,
- hejtmán Zlínského kraje a senátor Parlamentu České republiky p. Jiří Čunek,
- náměstek ministra zemědělství České republiky Ing. Aleš Kendík,
- generální ředitel Povodí Moravy, s. p. MVDr. Václav Gargulák.

Na konferenci bylo přítomno 146 účastníků především z oblasti plavby a vodního hospodářství. Účastníci konference svou aktivní účastí přispěli ke zdárnému průběhu této konference. Ze zahraničních účastníků se konference tradičně ve větším počtu zúčastnili kolegové ze Slovenska.

Na konferenci byla projednávána tato témata:

1. Rozvoj rekreační a sportovní plavby v souvislostech.
2. Realita napojení vodních cest ČR a vodního koridoru D-O-L na evropské vodní cesty.
3. Vodní doprava a životní prostředí v souvislosti klimatických změn.
4. Postavení vnitrozemské plavby v EU.

Jednání konference bylo doplněno exkurzí a plavbou po Baťově kanále, který v loňském roce oslavil 80. výročí od prvního uvedení do provozu.

K jednání byl připraven sborník obsahující 24 odborných příspěvků, které se svou věcnou náplní ve většině případů shodují s tématy konference a v ostatních případech velmi dobře doplňují širokou problematiku plavby a vodních cest. Na vlastním jednání vystoupilo 22 odborníků zejména z oblastí vzdělávání, projektování a realizace vodních cest, hydrotechnického výzkumu vodních děl, rekreační plavby, a to jak z České republiky, tak ze Slovenské republiky.

Po přednesení přihlášených příspěvků a následné diskuze účastníci konference doporučují věcně příslušným orgánům a organizacím:

1. Podporovat na všech státních i politických úrovních zachování neekologičtějšího dopravního oboru – vodní dopravy, a k tomu vytvářet odpovídající předpoklady pro zajištění ekonomicky přijatelných podmínek zejména na dolním Labi v úseku Ústí nad Labem (Střekov) – Hřensko (státní hranice ČR/SRN) a potřebnou infrastrukturu.
2. Podporovat vzdělávání v oblasti vodního hospodářství a plavby na všech stupních vzdělávací soustavy,

zejména na středoškolském a vysokoškolském stupni.

3. Sledovat urychlené schválení Koncepce vodní dopravy, včetně Plavebních stupňů Děčín a Přelouč II.
  4. Zasadit se o zohlednění technických vstupních podkladů a zkušeností správce vodního toku a vodní cesty při hledání vhodných kompenzačních opatření k projektu plavebního stupně Děčín, který je součástí Programového prohlášení vlády ČR.
  5. Předložení do vlády České republiky návrhu usnesení ke „Studii proveditelnosti vodního koridoru Dunaj-Odra-Labe“, v němž budou zachovány všechny tři větve k realizaci.
  6. Podporovat ke společné realizaci modernizaci lodního výtahu na VD Orlík a zajištění plavebních hloubek pod VD Kořensko jako záměrů podporujících průběžnou splavnost vltavské vodní cesty a pro dosažení plánované efektivity vodní cesty i při zohlednění dopadů klimatické změny (při snížené hladině v nádrži VD Orlík).
  7. Podporovat realizaci plavební komory Staré město dle projektové dokumentace, k níž již bylo vydáno stavební povolení.
  8. Podporovat zintenzivnění čerpání finančních prostředků z fondů Evropské unie pro zlepšení infrastruktury vodních cest.
  9. Podporovat aktivity vedoucí k propojení Baťova kanálu s Dunajem prostřednictvím projektů rozvoje rekreační plavby na řece Moravě.
  10. Podporovat projekty pro odstranění limitujících úseků dunajské vodní cesty.
  11. Podpořit realizaci vodního díla Kolárovo na Váhu, které je klíčem pro splavnění dolního Váhu.
- Doporučuje se, aby výbor Českého plavebního a vodocestného sdružení a předsednictvo Slovenského plavebního kongresu seznámily s těmito závěry vrcholné představitelů příslušných ministerstev.

Příští 31. Plavební dny se budou konat v roce 2021 ve Slovenské republice, předběžně ve dnech 21. - 23. 9. 2021.

Schváleno všemi účastníky konference ve Zlíně dne 19. 9. 2019.



Konferenci zahájil předseda Českého plavebního a vodocestného sdružení, z.s. doc. Dr. Ing. Pavel Fošumpaur





*Projev hejtmana Zlínského kraje Jiřího Čunka*



*Účastníci konference plavební dny se vydali na plavbu po řece Moravě*



*Exkurze na zarostlou plavební komoru Bařov v Otrokovicích*



*Setkání organizátorů konference Plavební dny na závěrečné tiskové konferenci 19.9.2019*



Josef Podzimek,  
Petr Forman,  
Tomáš Kolařík



# O dokončení vodního koridoru Dunaj-Odra-Labe

# O dokončení vodního koridoru Dunaj-Odra-Labe

Josef Podzimek • Petr Forman • Tomáš Kolařík  
2018



**ni přednosti vodní dopravy**  
or advantages of water transport

**doprava je nejlevnější**  
Water transport is the cheapest

Modality	Cost (€/t.km)
Water transport	0.01
Road transport	0.10
Rail transport	0.05
Air transport	1.00

**Vodní doprava pro udržitelný rozvoj**  
Water transport for sustainable development of Europe

**Volásko-domyší přehrad**

**Průprava kanál Kélcys**

**Paraguay**

**Vodní cesty na řekách Paraguay a Paraná**

# O DOKONČENÍ VODNÍHO KORIDORU D-O-L

Nová kniha autorů Josefa Podzímka, 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)



# Vzpomínka na Ing. Martu Dudovou



Dne 9. 8. 2019 nás nečekaně opustila naše dlouholetá, rozvážná a laskavá kolegyně Ing. Marta Dudová, která téměř 20 let v rámci Státní plavební správy dbala na kvalitu, parametry a bezpečnost vodních cest v České republice. Svou vysokou odbornost získala nejen studiem Stavební fakulty ČVUT v oboru vodní stavby a vodní hospodářství, ale také dlouholetým působením v Českém hydrometeorologickém ústavu na pozici specialisty hydrologa. Od roku 2000 poskytovala v kolektivu Státní plavební správy své zkušenosti, poctivost a důslednost vnitrozemským vodním cestám a všem, kdo na nich něco budovali. Vedle své práce a rodiny milovala také vysoké hory, které se nakonec staly jejím osudem.

Nejen pro její odpovědnou práci, ale rozhodně také pro její dobré srdce a klid, který kolem sebe šířila, jsme vděční za roky strávené v její společnosti.

Kolektiv pracovníků pobočky Praha  
Státní plavební správy

---

## Kapitán Ing. Tomáš Häckl, CSc. odešel

\* 16. ledna 1947 - † 13. srpna 2019



Přesně formulovaný úsudek postavený na logických základech s velkým smyslem pro detail a následně vzrušené diskuse o něm, to je přesně to, co se vybaví skoro každému, kdo jsme měli tu čest spolupracovat s Ing. Tomášem Häcklem, CSc. Jako ředitel největší pobočky Státní plavební správy působil v letech 1994 až 2009. Tedy

v letech, kdy byly sváděny velké zápasy o rozvoj rekreační plavby a uvolnění plavby pravidel se spalovacími motory na území České republiky. Právě osobnosti jako byl Ing. Tomáš Häckl, CSc. z tehdejšího vedení Státní plavební správy v čele s Ing. Ludkem Cidlinou se významně zasloužily o postupné uvolňování restriktivního přístupu k rekreační plavbě u nás. Není tak náhodou, že jako bytostný technik stavěl logické a na fyzikálních zákonech vytvořené argumenty, které vyústily například v tvorbu zákonné definice výtlačného režimu plavby. Tomáš Häckl totiž ve své osobě skloubil nejen cit pro technické nazírání světa, ale oplýval i velkým talentem pro formulování právních norem, což se výrazně projevilo ve všech legislativních počinech, na kterých se měla možnost podílet Státní plavební správa. Jako dlouholetý vědeckotechnický pracovník působící ve Výzkumném ústavu dopravním Žilina, v Centru dopravního výzkumu a v Dopravním rozvojovém středisku se věnoval dopravě, a to zejména té vodní po celý pracovní život. I po odchodu do důchodu aktivně spolupracoval s Ministerstvem dopravy na tvorbě právních předpisů zejména v oblasti technické způsobilosti plavidel. Poskytoval odborná vyjádření k plavebním nehodám a prakticky do konce svého života byl uznávaným a velmi žádaným expertem v oblasti vnitrozemské plavby.

My, kdo jsme s Tomášem spolupracovali, jsme poznali i jeho vášeň pro pobyt v přírodě, pro hory a sportovní život vůbec. Vždy se zúčastňoval se svou paní odborných exkurzí pořádaných Státní plavební správou, jejichž cílem byly technické i přírodní zajímavosti vážící se k vnitrozemské plavbě. Právě při těchto příležitostech bylo možné poznat společenskou stránku jeho osobnosti, smysl pro humor a schopnost být nejen účastníkem, ale i tvůrcem rozličné společenské zábavy kolektivu.

Odchod pana Ing. Tomáše Häckla, CSc. je nepochybně nejen ztrátou pro jeho rodinu, ale i pro nás kolegy v oboru vnitrozemské plavby. Uchováme si vzpomínku na osobnost, která brala mladší kolegy se vší vážností, vzpomínku na osobnost, která nás nutila přemýšlet a umět svá tvrzení zdůvodnit a také za ně bojovat. Zkrátka vzpomínku na inspirativního, energického a veselého člověka.





# Život není takový – je úplně jiný (76)

Ing. Josef Podzimek

„Odklad je zloděj času.“

Tomáš Baťa

## 20. PLAVEBNÍ DNY – Uherské Hradiště – 2000

V bezprostřední budoucnosti to vyžaduje zlepšení plavebních podmínek na dolním Labi v úseku Střekov – státní hranice s Německem a prodloužení labské vodní cesty do Pardubic dostavbou posledního chybějícího stupně pod Přeloučí.

**Konečně započít s postupnou etapovitou výstavbou dopravně-vodohospodářské soustavy Dunaj-Odra-Labe, pro niž je dnes nutné v územních plánech okresů a regionálních celků hájit trasu před nežádoucí zástavbou.**

**Takovýto rozvoj, předpokládající v cílovém řešení průplavní spojení Labe s Odrou i Dunajem, je zahrnut do dlouhodobého výhledu států Evropské unie. V budoucích letech se totiž očekává progresivní nárůst přeprav ve směru hlavních přepravních tras, zejména ve směru západ – východ. Významná část z těchto přeprav bude směřována na vodní dopravu z důvodu neúnosné přetíženosti dálnic a hrozícího kolapsu silniční dopravy. Státy Evropské unie proto připravují zákonná opatření, která v podmínkách volného trhu zabezpečí postupný přesun vzrůstajících objemů přeprav z přetížených silničních tras na nevytížené vodní cesty, resp. železnice. Nemá-li se Česká republika stát bílým místem ve středu Evropy a dostat se do hospodářské izolace, nemůže připustit, aby hlavní přepravní proudy jejího území obcházely. To je úkolem dopravní politiky státu a dlouhodobého programu rozvoje dopravní infrastruktury.**

prof. Ing. Pavel Gabriel, DrSc.  
předseda ČPVS

Právě ve čtvrtém scénáři jsou kladně hodnoceny účinky objektů potenciální vodní cesty Dunaj-Odra-Labe. Můžeme se s nimi, ale i s výsledky ostatních scénářů, seznámit.

Ing. Stanislav Novotný, CSc.  
generální ředitel Povodí Moravy, a.s.

Nekontrolovaný nárůst silniční dopravy v posledních letech, přetížení pozemních komunikací, dlouhé přepravní časy, nedostatečná propustnost, dlouhé prostoje na hranicích, velké imisní zatížení životního prostředí, rostoucí náklady a zvyšující se požadavky na státní dotace k údržbě silnic ve špatném technickém stavu, to vše mohou být důvody pro zvýšení atraktivnosti vodní dopravy. **V třetím tisíciletí dostává vývoj vodních cest**



v České republice nové impulsy, a to jak připravovaným zlepšením plavebních podmínek na dolním Labi a úpravou na středním Labi, tak i harmonizací českého právního řádu s právem Evropské unie.

Ing. Magdalena Konvičková  
ředitelka odboru plavby a vodních cest  
Ministerstva dopravy a spojů

Ministerstvo životního prostředí zadalo vypracování posudku na dokumentaci EIA dr. Petříčkovi. **Posudek byl vypracován v březnu roku 2000 a v současné době Ředitelství vodních cest ČR řeší připomínky a požadavky na doplnění této dokumentace.**

**Celkové úpravy splavnění Labe do Pardubic v úseku Chvaletice – Přelouč budou dokončeny v roce 2001.**

## Plavební stupeň Přelouč II

Příprava stavby byla přesunuta z roku 1998. **V roce 1999 byla vypracována projektová dokumentace k územnímu řízení a dokumentace vlivu stavby na životní prostředí EIA. Rovněž byl proveden hydrotechnický modelový výzkum. V roce 2000 musí být schválena dokumentace EIA. Následně musí proběhnout územní řízení, provedeno zadání projektu pro stavební povolení, geologický a geodetický průzkum a příprava výkupu pozemků.**

## Přípravné práce na splavnění Moravy a Odry

V rámci přípravných prací na splavnění Moravy a Odry byly zadány tyto studie:

- Upřesnění trasy D-O-L v úseku Hodonín – Rohatec – státní hranice
- Optimalizace trasy D-O-L v úseku Střelice – Labe,
- Zapojení D-O-L do protipovodňové ochrany ve vazbě na nádrž Teplice,
- Upřesnění trasy D-O-L v úseku Proskovice – státní hranice.

Ing. Vladimír Kadlec  
ředitel ŘVC ČR

**Náklady na celý úsek plavebních úprav na dolním Labi jsou v cenách roku 1999 ve výši 6,4 miliardy Kč, z toho zdymadlo Prostřední Žleb bude stát 1,7 miliardy Kč, Malé Březno 2,5 miliardy Kč, regulační úpravy ve zdrži Malé Březno 741 milion Kč a pod zdymadlem Prostřední Žleb 433 miliony Kč.**

**Nejdříve v I. etapě zahájené v roce 2001 celkovým nákladem 2,24 miliardy Kč bude zajištěno do roku 2004 doplnění plavidel s ponorem 140 cm při Q<sub>345</sub> k prvnímu českému překladišti Děčín – Loubí.**

**II. etapa bude zahájena v roce 2002, termín ukončení není dosud stanoven a její realizaci v celkovém nákladu 4,13 miliard Kč se zajistí ponor plavidel 140 cm při Q<sub>345</sub> ve zbývajícím 21 km dlouhém úseku českého regulovaného Labe, Jedná se zejména o výstavbu zdymadla Malé Březno.**



V současné době probíhá projektová, modelová a investorská příprava k zahájení stavby. Jsou postaveny hydraulické modely obou zdymadel s přilehlým korytem a modelují se nejexponovanější regulované úseky Labe, provádí se podrobné zaměření, geologický a biologický výzkum, pozemková a majetková příprava.

Je ovšem otázkou, zda stále nové požadavky vyplývající z tohoto procesu míří k minimalizaci negativních vlivů stavby na životní prostředí nebo jen neustálými oklikami oddalují, až znemožňují realizaci zlepšení plavebních podmínek na regulovaném Labi, což paradoxně má negativní vliv na životní prostředí. Vždyť ekologicky nejvhodnější způsob přepravy zboží je vodní cestou. Přitom podél Labe se vesele a bezstarostně přepravuje zboží kamióny, které znečišťují okolí řeky úkapy olejů, exhalacemi a hlukem. I laikovi je patrný rozdíl mezi klidně romanticky plující lodí s 1000 tun zboží a vedle se řítícími 72 kamióny.

Ing. Jindřich Zídek

ředitel závodu Dolní Labe Povodí Labe a.s.

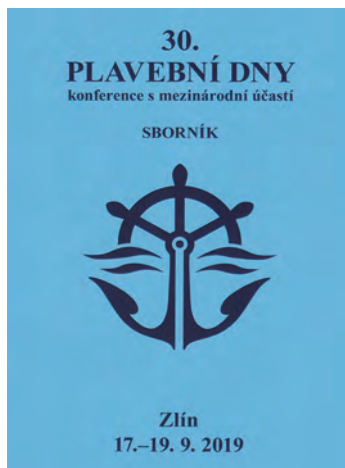
„.... pro financování stavby průplavu se naši vládě opětovně nabízel cizozemský kapitál. Byl odmítán. Kdyby byla upřímná snaha odpovědných činitelů průplavy stavět a zákon vodocestný plnit – dal by se kapitál cizozemský zajisté zainteresovat a získat nanovo i dnes.“

citát z roku 1933

prof. Ing. Dr. h.c. Antonín Smrček

### UPLYNULO 20 LET A 30. PLAVEBNÍ DNY SE KONALY SYMBOLICKY VE ZLÍNU

Zvolené tematické okruhy do jisté míry korespondují s aktuálními problémy naší vnitrozemské plavby, mezi které se řadí zejména vývoj a realizace plavebního stupně Děčín a Přelouč II. Dále je to další pokračování v záležitosti dokončené studie proveditelnosti vodního koridoru Dunaj-Odra-Labe. **Ukazuje se, že hlavní překážky při přípravě a realizaci těchto strategických investic nejsou na straně technického řešení, ale v oblasti interakce se životním prostředím.** Z uvedeného důvodu byla problematika vlivu vodní dopravy na životní prostředí také zařazena mezi témata konference.



Doc. Dr. Ing. Pavel Fošumpaur  
předseda ČPVS

### Otázky koridoru DOL ve světle 18. veřejného slyšení Senátu ČR

#### Jaké funkce má koridor DOL mít?

Domnívám se, že se dá dosáhnout alespoň základní shody v tom, že záměr má mít funkce dopravní i vodo hospodářské. Méně jednoznačný názor panuje asi v otázce priorit. S vědomím, že mnozí odborníci nemusejí souhlasit, budu předpokládat, že **prioritní jsou**

**funkce vodo hospodářské**, z nichž nejvýznamnější je příspěvek ke kompenzaci vlivů globální klimatické změny, zejména **k odvrácení následků hrozícího sucha.**

#### Dopravní funkce koridoru DOL

Na počátku této kapitoly je třeba definovat, čím DOL z dopravního hlediska není:

Není primárně spojením tří řek, tím méně tří moří. Zejména také není jednorázovým projektem, jehož funkce je závislá na kompletním dokončení. **Tyto atributy nechme fantastům nebo bulvárnímu tisku.**



Není ani anachronickým záměrem, byť se někteří jeho oponenti domnívají, že výkony vodní dopravy v Evropě nezadržitelně a zákonitě klesají.

#### Závěr

V závěru jednání v Senátu ČR dne 14. června 2019 zazněl návrh na zadání objektivní oponentury Studie proveditelnosti zahraničním odborníkům, který přítomní – jak se zdálo – většinou akceptovali. S tímto návrhem nicméně souvisejí některé otázky. První se týká zadavatele takové oponentury, jeho kompetencí a způsobu zadání, který je vázán na platné předpisy a procedury při zadávání veřejných zakázek. Druhá – a neméně významná – je spojena se zatím dobrou pověstí českých odborníků, která by mohla nepříjemně utrpět, pokud by se zahraniční oponent se Studií blíže seznámili a objevili nejen nesmysly, popsané v tomto příspěvku, ale i další trapnosti a dokonce i školácké chyby, kterých je ve Studii nemálo. Máme riskovat mezinárodní ostudu? Nenajde se cesta, jak zajistit interní oponenturu a odvrátit hrozící škody – a to pokud možno dřív, než se bude návrhem usnesení zabývat Vláda ČR?

Ing. Jaroslav Kubec, CSc.  
poradenská a konzultační činnost

Vážení čtenáři,

jestli jste si všimli, tak najít něco o D-O-L ve sborníku plavebních dnů po 20 letech bylo téměř nemožné. Všichni autoři utíkali od těchto témat nebezpečných písmen „D-O-L“, a to kladně, ale i záporně. Kromě dlouhého a vyčerpávajícího článku Ing. J. Kubce, který se podrobně zabýval právě dokončenou studií NEPROVEDITELNOSTI, jak ji humorně nazývá. Musím se přiznat, že přes všechny námítky, které i já mám k této studii, tak nutno konstatovat, že přes všechna problematiska zadání vyšlo hodnocení D-O-L jako celek ekonomicky pozitivně i přes to, že náklad byl 3x zvýšen a chybí celá



řada vodohospodářských přínosů. To, že labská větev je méně výhodná než D-O, není nic nového, to víme od roku 1901, kdy byl přijat vodocesný zákon, který počítá s oběma větvemi. Spíš se zamysleme nad skutečností, že při srovnání příspěvků z Plavebních dnů z roku 2000 a z roku 2019 nebylo vůbec nic splněno a utíkáme od velké plavby k rekreační plavbě. Nejlépe je to vidět na lodních zdvihadlech na „velkou“ plavbu na VD Slapy a VD Orlík, kde se neudělalo nic za posledních 50 let. To ovšem není pro nás, kteří odcházíme z aktivního odborného života, nic, za co bychom mohli být chváleni. Tak uvidíme, co dokáže mladá generace. Já osobně jim držím palec, ale pouze připomínám další svou moudrost a bojím se, že právě v současné době je důvod se budoucností v oblasti vodních cest obávat.

*My příznivci vodních cest  
nepotřebujeme vnějšího nepřitele.*

*My se vyvraždíme  
sami mezi sebou.*

Josef Podzimek

Ale vraťme se opět do současnosti, která není tak pesimistická, k rozvoji vodních cest a vodnímu koridoru Dunaj-Odra-Labe, tak jako 30. Plavební dny, konané symbolicky v Baťově Zlínu. Na těchto plavebních dnech jsme se vizím Tomáše a Jana Antonína Baťi o vodní dopravě a průplavu Dunaj-Odra-Labe zcela nebo téměř zcela vyhnuli. Ne tak na Pražském hradě, kde při příležitosti Řádového dne 28. října 2019 prezident republiky Miloš Zeman propůjčil Řád Bílého lva občanské skupiny I. třídy in memoriam Janu Antonínovi Baťovi, československému průmyslníkovi, vizionáři a spisovateli, za zvláště vynikající zásluhy o stát. Toto vyznamenání obdržel již před 28 lety i jeho nevlastní bratr Tomáš Baťa, kterému udělil stejné státní vyznamenání již v roce 1991 prezident Václav Havel. Současný prezident Miloš Zeman ve svém projevu uvedl:

*„Přecházím nyní k dalšímu člověku, který byl rovněž předmětem závidi až nenávisti, a to je Jan Antonín Baťa. Byl to pokračovatel tradice Tomáše Baťi, ale byl obviněn z kolaborace, třebaže žil v zahraničí a třebaže finančně*

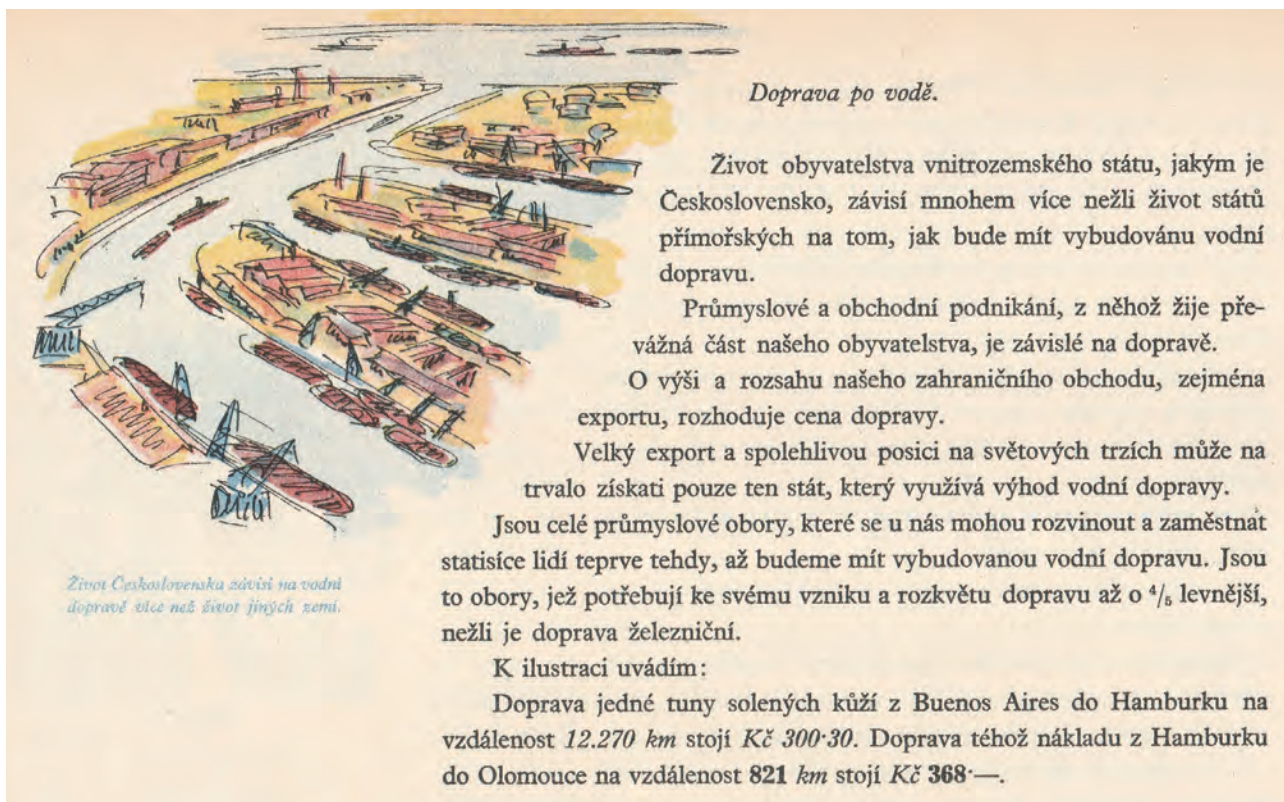
*pomáhal exilu, ale vše bylo dobré, aby mu byl konfiskován jeho majetek. Chtěl bych připomenout, a pan premiér to dobře ví, že je autorem nám společné publikace Budujeme stát pro 40 000 000 lidí, vizionářské publikace. Jan Antonín Baťa založil v Brazílii dvě města a nechal postavit most přes řeku Paraná. Člověk jeho manažerských schopností by byl po druhé světové válce vítán, ale zvištěla závid, konfiskace majetku a obvinění z kolaborace.“*



To mi opět nahrává, abych se opět vrátil k průplavu Dunaj-Odra-Labe, a to přímo ke knížce Budujeme stát pro 40 000 000 lidí, z které kromě titulního listu otisknu bez komentáře příslušný text o významu, který je stále aktuální.

Dnešní povídání bych ukončil konkrétním konstatováním, že zákon č. 416/2009 Sb., o urychlení výstavby dopravní, vodní a energetické infrastruktury a infrastruktury elektronických komunikací, který předkládali tři ministři (ministr dopravy, ministryně pro místní rozvoj, místopředseda vlády a ministr průmyslu a obchodu), **byl opět odložen.**

**Náš stát má v tom klíčové postavení. Bud'to toho využijeme sami, anebo o toto své dominantní postavení ve střední Evropě přijdeme. Nepochopiti tuto nutnost znamená vydávat se v nebezpečí, že vývoj půjde přes nás, proti nám nebo bez nás.**  
J. A. Baťa



#### Doprava po vodě.

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

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

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

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

Jsou celé průmyslové obory, které se u nás mohou rozvinout a zaměstnat statisíce lidí teprve tehdy, až budeme mít vybudovanou vodní dopravu. Jsou to obory, jež potřebují ke svému vzniku a rozkvětu dopravu až o  $\frac{1}{6}$  levnější, nežli je doprava železniční.

K ilustraci uvádím:

Doprava jedné tuny solených kůží z Buenos Aires do Hamburku na vzdálenost 12.270 km stojí Kč 300·30. Doprava téhož nákladu z Hamburku do Olomouce na vzdálenost 821 km stojí Kč 368—.



### Proč může být vodní doprava levnější.

Vodní doprava může být levná a přece výnosná. Vyplývá to z její techniky.

Především loď překonává na vodě menší odpor než vlak jedoucí na kolejkách. Pro vlek člunu o nosnosti 670 tun při rychlosti 5 km za hodinu jest potřebí tažné síly 260 kg v tiché vodě. Naproti tomu pro vlak se stejným zatížením je potřebí při rychlosti 20 km v rovině 10krát větší tažné síly. Lokomotiva na dráze musí také překonávat stoupání, kdežto člun v průplavu se pohybuje stále na vodorovné hladině.

Vlastní váha člunu činí asi  $\frac{1}{2}$  jeho nosnosti. Naproti tomu vlastní váha vagonu se rovná přibližně  $\frac{1}{2}$  ložné váhy.

Člun je ideální jednoduché těleso bez pohyblivých součástí. Naproti tomu na jeden vlak o nosnosti 1.000 tun připadá 200 až 284 ložisek, které je nutno mazat a udržovat.

Pořizovací cena železničního vozu je třikrát větší nežli cena člunu, který uveze stejné množství zboží.

Udržování průplavu je levnější nežli udržování železniční trati.

Proto doprava na průplavech se kalkuluje na jednu čtvrtinu obvyklých železničních sazeb.

Po vybudování průplavů by bylo možné převésti 5 mil. tun zahraničního obchodu na vodní dopravu; tím by náš stát ušetřil asi 500 mil. Kč, které musí platit cizím drahám. Dopravu po vodě totiž můžeme obstarat vlastními loděmi a vlastním personálem.



Naše nynější doprava po vodě činí jen asi 2,5% dopravy železniční. V evropském průměru dosahuje však vodní doprava až  $\frac{1}{5}$  dopravy železniční. Při tom délka všech vodních cest evropských tvoří jen třetinu délky sítě železniční. Z toho je vidět, jak náš stát nepatrně využívá výhod dopravy po vodě, ačkoliv je svou zeměpisnou polohou přímo předurčen k tomu, aby na jeho území byly zřízeny průplavy, které by spojovaly moře Severní a Baltické s mořem Černým.

*Ceskoslovensko je klíčem k vodnímu spojení západu s východem.*

### Zaujímáme klíčové postavení.

Kdykoliv se u nás uvažuje o hospodárnosti vodní dopravy, ozývají se názory velmi podobné názoru onoho rakouského císaře, který byl proti postavení železnice z Vídně do Brna.

„Co tam budeme vozit?“ říkával. „Dostavník z Vídně do Brna jezdí dvakrát týdně a ještě bývá většinou prázdný.“

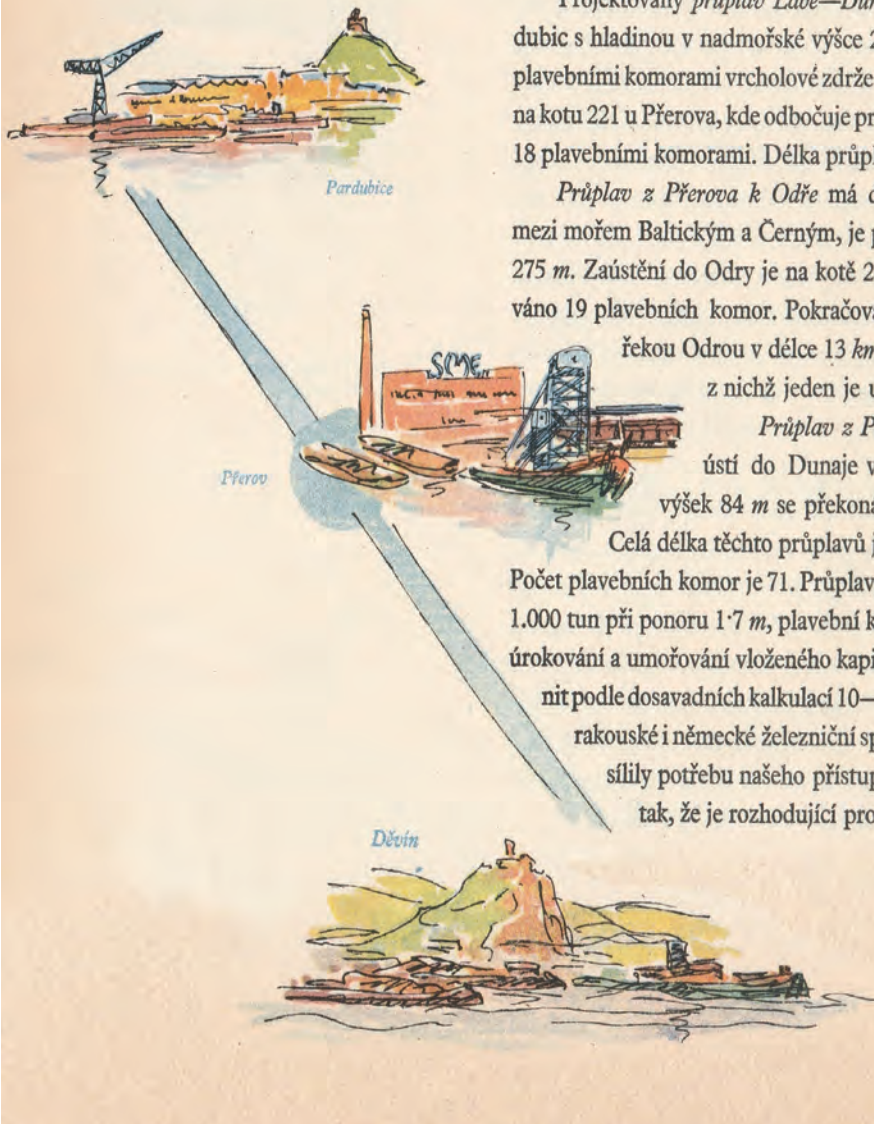
Na to, že doprava neobyčejně posílí brněnský textilní průmysl, císař pán tehdy nepřišel.

Sít kanálů „Dunaj—Labe—Odra“, probíhající naším územím, spojí levnými dopravními linkami 100 mil. lidí od severovýchodu a západu se 100 miliony lidí od jihu a jihovýchodu. Při tom se ještě nadto rozvine náš vlastní průmysl.





*Kudy půjde průplav spojující Labe, Dunaj a Odru.*



Projektovaný průplav Labe—Dunaj—Odra připojuje se na Labe u Pardubic s hladinou v nadmořské výšce 217 m. Po délce 62 km dosahuje dvaceti plavebními komorami vrcholové zdrže v nadmořské výšce 395 m. Odtud klesá až na kotu 221 u Přerova, kde odbočuje průplav k Odře. Rozdíl výšek se překonává 18 plavebními komorami. Délka průplavu z Pardubic do Přerova je 162·8 km.

Průplav z Přerova k Odře má délku 87 km. Vrcholová zdrž, rozvodí mezi mořem Baltickým a Černým, je poblíž obce Poruby, v nadmořské výšce 275 m. Zaústění do Odry je na kotě 203 m. Ku překonání spádu je projektováno 19 plavebních komor. Pokračování až ke státním hranicím je myšleno řekou Odrou v délce 13 km. Na řece je třeba vybudovat dva jezy, z nichž jeden je už hotov.

Průplav z Přerova na Děvín má délku 163·5 km; ústí do Dunaje v nadmořské výšce asi 137 m. Rozdíl výšek 84 m se překoná 12 plavebními komorami.

Celá délka těchto průplavů je 423·3 km, úpravu Odry v to počítajíc. Počet plavebních komor je 71. Průplavy jsou navrhovány pro čluny o nosnosti 1.000 tun při ponoru 1·7 m, plavební komory o délce 85 m a šířce 12 m. Při 7% úrokování a umořování vloženého kapitálu budou výdaje na 1 tunokilometr činit podle dosavadních kalkulací 10—15 hal. Poslední politické události, jimiž rakouské i německé železniční spoje se dostaly pod jedinou kontrolu, zesílily potřebu našeho přístupu k moři vlastním kanálem a Dunajem tak, že je rozhodující pro naši hospodářskou samostatnost.



**MAPA IDEÁLNÍHO VODNÍHO SPOJENÍ ČSR.**

Tato mapa ukazuje, že Československo, ležící na rozvodí severozápadu a jihovýchodu Evropy, může získati klíčové postavení ve vodní dopravě. Na mapě jsou označeny jednak řeky již usplavněné, jednak plavební kanály, sloužící k jejich spojení.

Pro inženýrské vyřízení na moři učbu napověz Františka Kráta.





Foto: EPA-EFE

**Kradete nám budoucnost.**  
Greta Thunbergová

**Je smutná doba, když je  
snadnější rozbít atom než změnit  
lidské předsudky.**

Albert Einstein

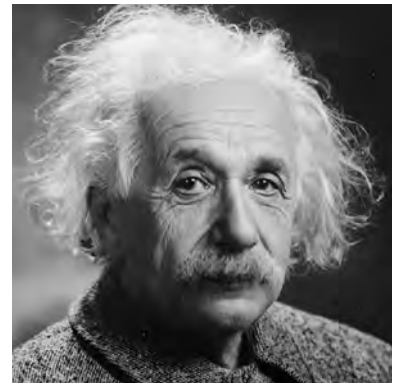


Foto: Wikipedie



**ZELENÍ CHTĚJÍ  
VYŽDÍMAT  
ČESKÉ  
REPUBLICCE  
EKONOMICKOU  
I EKOLOGICKOU  
BUDOUCNOST**



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

Tomáš Baťa



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

František Nepil



**"My potřebujeme přístup k mořím!"**

T.G. Masaryk





Výletní a restaurační lodě  
MORAVIA a CZECHIE



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

7. VÁNOČNÍ ZVONOHRAŇÍ NA VLTAVĚ  
23. 12. 2019 19:30 u Karlova mostu



ZVONAŘSTVÍ MANOUŠEK



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