

WASSERSTRASSEN  
UND  
BINNENSCHIFFFAHRT

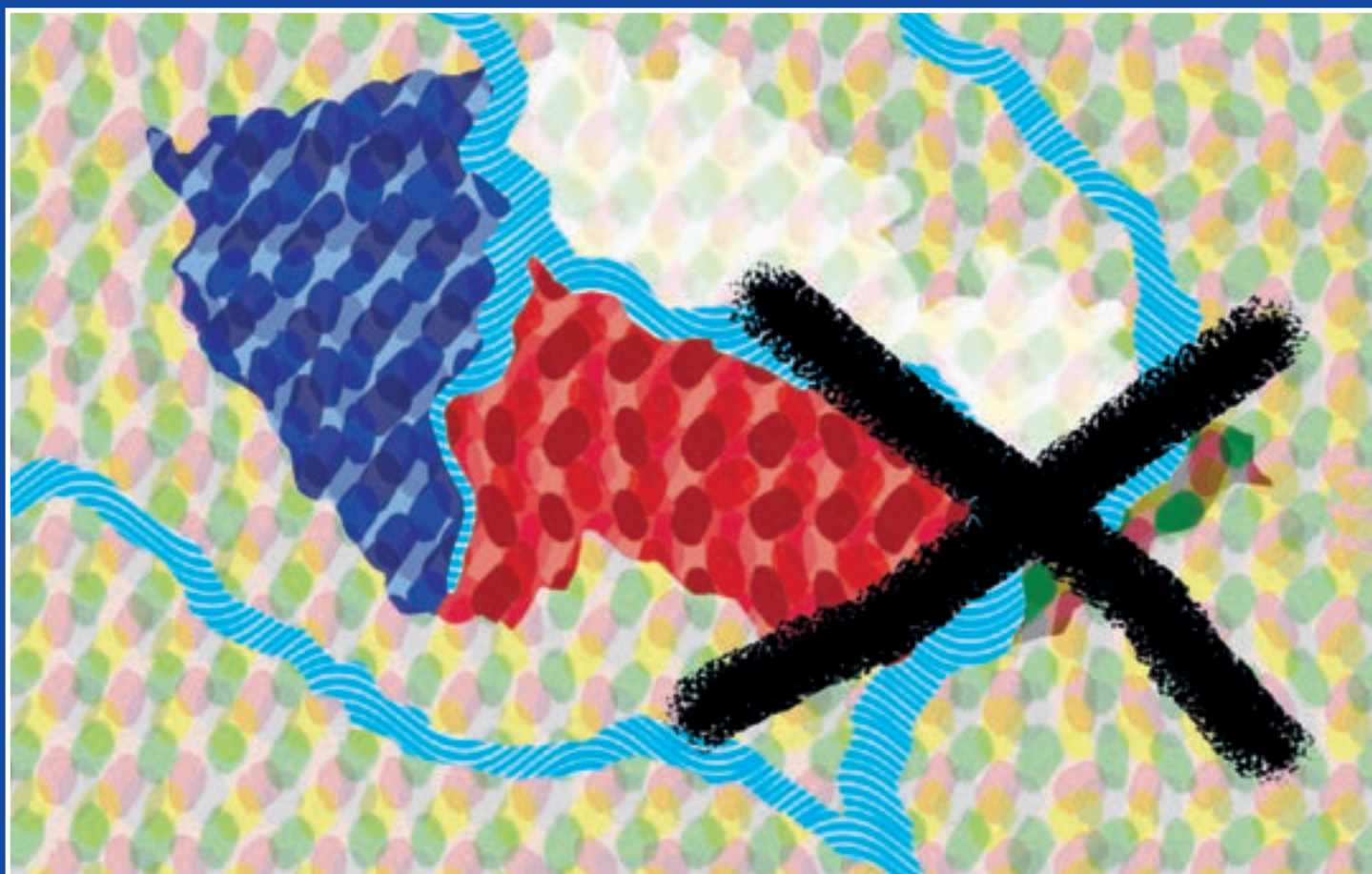
WATERWAYS  
AND  
INLAND NAVIGATION

# VODNÉ CESTY VODNÍ CESTY A PLAVBA

3

2022

## KONEC D-O-L ?



*"Ve střední Evropě nenastane dlouhodobě klid,  
dokud nebude vybudován průplav Dunaj-Odra-Labe".*

Rudolf Kjellén, švédský geopolitik (1864-1922)

Vydává

PLAVBA o.p.s.  
A VODNÍ CESTY



Ministerstvo dopravy

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



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



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



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



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



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



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



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



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



ČESKÉ PLAVEBNÍ A VODOCESTNÉ SDRUŽENÍ



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



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



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



společně @ VINCI

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



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



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



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



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



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



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



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



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



PRAGUE BOATS

SINCE 1990

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

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

## REDAKČNÍ RADA

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

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

## PLAVBA A VODNÍ CESTY o.p.s.

Na Pankráci 53  
140 00 Praha 4  
ceskaplavba.cz

### Objednávky a inzerce:

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

**Jazyková úprava:** Ing. Petr Forman

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

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

Evidováno Ministerstvem kultury  
pod číslem MK ČR E 5178.



Ústecký kraj



Středočeský kraj



Pardubický kraj



Jihočeský kraj



Zlínský kraj



Jihomoravský kraj

**Titulní strana:** Původní plakát D-O-L - upraven pro potřebu redakce VC  
**Autor:** Akademický malíř Karel Aubrecht - autor původního návrhu

## OBSAH

Úvodní slovo ministra dopravy: Podporujeme rozvoj vodní dopravy Mgr. Martin Kupka .....	2
<b>K budoucnosti vodních cest v České Republice</b> Prof. Petr Moos .....	3
<b>Zrušení územní ochrany trasy DOL je zločinem na našich dětech</b> Ing. Jaromír Schling .....	3
<b>Podle plodů poznáte je!</b> Bc. Zdeněk Žák .....	4
<b>K usnesení vlády o D-O-L</b> JUDr. Vladimír Kremlík .....	6
<b>ANALÝZA TAČR: Při výstavbě plavebního stupně Děčín lze kompenzovat bahnitě náplavy</b> .....	7
<b>VÁLKA NA UKRAJINĚ: Hadí ostrov osvobozen – sevření ukrajinských přístavů polevilo</b> Tomáš Kolařík .....	8
<b>V Nizozemsku se otevřel LNG terminál, který Česku umožní snížit závislost na ruském plynu až o třetinu</b> .....	11
<b>Začala instalace nového mola pro osobní lodě v Kolíně</b> Ing. Jan Bukovský, Ph.D. ....	12
<b>Začala stavba nového veřejného přístaviště pro osobní lodě v Nymburce</b> .....	12
<b>V Čelákovcích začala výstavba nových veřejných přístavišť pro rekreační plavidla i osobní lodní dopravu</b> .....	13
<b>Zabezpečení vodního díla Hněvkovice před účinky velkých vod</b> Ing. Lukáš Havelka .....	16
<b>Povodně 2002 focení z nebe</b> Prof. Ing. Miroslav Raudenský, CSc. ....	18
<b>Za 20 let od katastrofální povodně roku 2002 významně pokročila ochrana před povodněmi</b> .....	20
<b>Život není takový – je úplně jiný (87)</b> Ing. Josef Podzimek .....	23

# Úvodní slovo ministra dopravy

## Podporujeme rozvoj vodní dopravy



V programovém prohlášení vlády mimo jiné uvádíme: „**Budeme pokračovat v rozvoji vnitrozemské vodní dopravy a rekreačního využití vodních cest**“, a tento záměr bereme vážně. Zatímco ovšem rozvoj rekreační plavby je zcela v našich rukou, v případě nákladní dopravy se musíme nutně spojit s našimi sousedy.

Naší prioritou je dovést do zdárného konce jednání s Německem – zejména tedy s představiteli Freie und Hansestadt Hamburg – o **výměně českého přístavního území v tomto městě**. Nová lokalita by měla přinést bezprostřední kontakt s mořem, a tedy i přímý překlad zboží z vnitrozemských nákladních plavidel na loď námořní a naopak. Z toho by bezesporu vyplýval významný ekonomický přínos pro náš zahraniční obchod, ale také pro posílení **energetické bezpečnosti České republiky**, která tak získá další přístup k energetickým surovinám, a posílí diverzifikaci zdrojů. Tato funkce se ještě posílí po plánovaném vybudování 2 terminálů na zkapalněný zemní plyn (LNG) v labské deltě, jejichž zřízení nedávno avizovala Spolková republika Německo v reakci na ruskou agresi proti Ukrajině.

S tím úzce souvisí **Dohoda mezi vládou České republiky a vládou Spolkové republiky Německo o údržbě a rozvoji mezinárodní vnitrozemské Labské vodní cesty z roku 2021**, jejíž ratifikační proces v obou komorách Parlamentu ČR právě probíhá. Tato dohoda zajistí spolehlivější plavební podmínky na Labi v SRN. Na našem území musíme paralelně dosáhnout podobných cílů, a to především zajištěním celoroční splavnosti na českém dolním Labi. **Zde rozhodně budeme usilovat o to, aby se vybuodoval plavební stupeň v Děčíně, bez kterého kvalitních a spolehlivých plavebních podmínek na tomto úseku dosáhnout nelze**. V našem zorném poli je i plavební stupeň Přelouč II, zajišťující přístup k logickému terminálu a dopravnímu uzlu v Pardubicích.

V našem programovém prohlášení stojí i věta „**Hlásíme se ke spolupráci v rámci Trojmoří**“, a není to náhodou. Tato střeoevropská iniciativa Sever-Jih znamená posílení spolupráce v tomto regionu, a tedy zvýšení naší bezpečnosti. Z hlediska diverzifikované energetiky by bylo bezesporu přínosem, kdybychom získali přístup k již vybudovanému **terminálu LNG** v polském námořním přístavu **Szczecin-Świnoujście**, a proto podpoříme snahu Polska o zařazení Oderské vodní cesty mezi projekty dopravní sítě **TEN-T**. V souvislosti s tím budeme i nadále sledovat možnost prodloužení splavnosti Odry na území

ČR, kde musíme úzce spolupracovat s Moravskoslezským krajem a městem Ostrava. V neposlední řadě bude nutné dokončit jednání s Polskem, a uzavřít **mezistátní smlouvu** o hraničním bodu a o spolupráci v tomto směru.

V našem programu se hlásíme i k rozvoji **alternativních pohonů**. V oblasti vodní dopravy se v ČR zatím žádná aktivita tohoto typu nerealizuje. Přitom u nás existuje kvalitní vědecko-výzkumná základna, například na Fakultě strojní ČVUT Praha, ale i jinde. Jsme si vědomi, že pro dálkovou mezinárodní dopravu se elektrický pohon plavidel příliš nehodí, zatím realizované projekty se spíše týkají lokálních přeprav a City logistiky. Zvažujeme proto založení úkolu pro aplikovaný výzkum v oblasti vodíku. Nemusí se nutně jednat o poměrně drahý „konvenční“ systém vodíků palivový článek akumulátor elektromotor, lze uvažovat i o přímém spalování vodíku v adaptovaných spalovacích motorech. Právě těchto možností by se měl týkat vývoj a jeho aplikační projekty.

Dramatické události na východě Evropy samozřejmě poněkud změnily pohled na **European Green Deal** (EGD), a to jak co do obsahu, tak co do termínů. Přesto je nutné počítat s trvajícím tendencí k nahrazení silniční přepravy zboží přepravou po železnici a vnitrozemských vodních cestách – EGD konkrétně počítá s **převedením celých 75 %**! Je to koneckonců i v našem zájmu, protože pohonné hmoty již nikdy nebudou levné, a právě vodní i železniční doprava jsou v tomto směru nepoměrně úspornější. Nelze opomíjet, že ceny přepravy mají nakonec vliv na všechny ceny zboží a služeb pro každého obyvatele. Proporce přerozdělení přeprav nakonec bude řešit trh, ale trh musí mít možnost a prostor k uplatnění, tedy potřebnou infrastrukturu. To je nepochybně úkolem státu a jeho vlád. Naše ministerstvo proto bude zřejmě muset aktualizovat Dopravní politiku tak, aby se naše nákladní doprava rozumné snaze o energetické úspory co nejvíce přiblížila. Již první kapacitní propočty i zkušenosti dopravců totiž jasně ukazují, že železniční síť, tím méně pak naše vodní cesty, nejsou ani zdaleka připraveny. I k tomu směřuje jeden z dalších bodů programového prohlášení vlády: **„Do první poloviny roku 2022 připravíme dopadové studie pro jednotlivé návrhy a totéž budeme iniciovat i vůči Evropské komisi.“**

**Ve světle všech domácích i zahraničních souvislostí jsem rád, že naše vláda svým deklarovaným zájmem o rozvoj vodní dopravy otevřela cestu k využití plavby ve prospěch ekonomiky země i životní úrovně jejích občanů.**

Mgr. Martin Kupka  
ministr dopravy České republiky



# K budoucnosti vodních cest v České Republice

Prof. Petr Moos – ministr dopravy v roce 1998



Čteme-li volební programy stran a politických uskupení, tak registrujeme slovně vyjádřený vztah k životnímu prostředí. Často se objevují výzvy a proklamace o převodu nákladní dopravy ze silniční sítě na železnici, ale o vodních cestách plány do budoucnosti hovoří jen zřídka. V Západní Evropě se přitom rozvojové projekty spojené s vnitrozemskou vodní dopravou setkáváme velmi často.

**A není divu, vždyť vodní doprava svou kapacitou a relativním podílem na emisích řadí k ekonomicky a ekologicky velmi efektivním systémům nákladní dopravy.** Nákladní plavidla pro vnitrozemskou vodní dopravu jsou známá i svou menší relativní energetickou náročností, což je v současnosti velmi výrazný a žádoucí aspekt.

I naši severní sousedé v Polsku začínají vidět ve vnitrozemských vodních cestách důležitý parametr pro růst produkčních funkcí přilehlých regionů. **Ukazuje se, že vnitrozemská plavidla s nízkým ponorem mohou být dopravním prostředkem pro přepravu speciálních cisteren pro zkapalněný zemní plyn**

a další komodity, kde má velký význam nižší energetická náročnost přepravy. Z pohledu České republiky se jeví jistě jako velmi zajímavá skutečnost, že na významu nabývají přístavy jako Hamburk nebo Swinoujście. V Hamburku má ČR dokonce území pro svůj přístav vnitrozemské dopravy po Labské cestě. Ve Swinoujšcii vyrostl terminál pro zkapalněný zemní plyn, a bude se ještě rozšiřovat. Vedle návazného plynovodu i **Oderská vodní cesta může být využita pro transport cisteren s LNG.**

Z výše uvedených skutečností je pochopitelné, že se rozvoj vodních cest objevuje i v Programovém prohlášení současné naší vlády. Pokládám za velmi naléhavou potřebu podporu úsilí našich sousedů k zařazení Oderské vodní cesty do sítě TEN-T. Vede mě k tomu energetická naléhavost dopravy zkapalněného zemního plynu z terminálu ve Šwinoujšcie a na tuto vodní cestu navazující logistické uzly v Polsku. Nabízí se však i prodloužení Oderské vodní cesty vedoucí k propojení s Dunajem. **Tím se dostávám ke komplexnímu řešení, tj. vodnímu koridoru Dunaj-Odra-Labe. To však znamená, že musíme zachovat územní rezervu, spojenou s tímto záměrem. Proto se obracím na vládu ČR, aby tuto skutečnost vzala na vědomí a neučinila nevratné kroky, které by stály v cestě tomuto v budoucnu velmi užitečnému projektu.**

## Zrušení územní ochrany trasy DOL je zločinem na našich dětech

Ing. Jaromír Schling – ministr dopravy v roce 2000-2002



Jedna z mnoha definic politiky říká, že politika je řízení veřejných záležitostí. A jako každá lidská činnost, může být vykonávána různými způsoby. Někdy dobře, jindy špatně. Existuje ovšem jeden, zaručeně špatný, způsob jak postupovat. Je to ideologická politika! Máme s tím špatnou zkušenost z doby před rokem 1990 a mají s tím špatné zkušenosti i mnohde jinde ve světě. Právě ideologie, nejrůznějšího druhu, vedou státy často až do válek. Zdá se, že ideolo-

gická předpojatost u nás opět jednou vítězí. Naštěstí ve věci méně závažné, než je otázka války a míru. Ale přesto významné! Tentokrát ve věci budování dopravní infrastruktury, což je v každém slušném státu velmi důležitá část činnosti vlády. A ovlivňuje hospodářský rozvoj daleko za hranici volebního období vlády, která se aktuálně znemožňuje svojí ideologickou předpojatostí.

Právě pro dlouhodobost dopadů některých rozhodnutí, by vláda měla postupovat pragmaticky, uvážlivě a nikoliv ideologicky.

Že se z projektu vodního koridoru Dunaj-Odra-Labe stala ve veřejném prostoru věc podobná zákazu potratů či eutanázie, není vina současné vlády. Ale to nic nemění na skutečnosti, že jde o hospodářsky významnou záležitost. Dokonce evropsky významnou! Protože se jedná o dopravní propojení tří moří a řady zemí. Může být pro vnitrozemský stát, z dopravního hle-

diska, něco významnější? Vláda by se měla řídit jinými ukazateli, než mediálními humbuky!

Mnozí lidé často u podobných záležitostí říkají: „Ať to rozhodnou odborníci!“ Jenomže neumějí říct, kteří odborníci! Právě proto jsou v demokratických státech používána pravidla, podle kterých nakonec rozhodnou politici. Ti mají možnost, před rozhodnutím, vyslechnout různé odborníky. Tak třeba Ministerstvo dopravy si před dvěma lety nechalo vypracovat rozsáhlou odbornou studii, s účastí odborníků s mezinárodním renomé, kterou zaplatilo a její výsledky přijalo. **Ten výsledek studie zní, že projekt DOL má smysl a může být i ekonomicky výhodný.** To byl od MD krok realistické politiky. Nyní ovšem nastupuje politika ideologická. Napsali jsme do vládního prohlášení, že územní ochranu trasy DOL zrušíme, tak to uděláme! Revidujme, případně zrušme usnesení předcházejících vlád! Územní ochrana trasy vodního koridoru DOL omezuje rozvoj obcí! Ideologické přesvědčení, že zájmy každé jednotlivé obce jsou nadřazeny zájmu státu, vítězí na celé čáře! **Tvrzení, že ochrana trasy omezuje rozvoj obcí, připomíná půldruhého století staré příběhy o odporu proti stavbě železnice.** Přitom pravdou je opak! I malá vodní cesta, jakou je Baťův kanál, rozvoji okolních obcí pomáhá!

**Právě tady jasně vidíme, jak ideologická zaslepenost škodí! A je jedno, jestli jde o upřednostňování lokálních zájmů před celostátními nebo zkrátka jenom o odmítání projektu, který podporuje prezident republiky Miloš Zeman! Jen tak mimochodem: jeho velkým podporovatelem byl i J. A. Baťa.**

# Podle plodů poznáte je!

## Bc. Zdeněk Žák – ministr dopravy v roce 2013-2014



Rád využívám této příležitosti, abych pozdravil všechny příznivce vody, vodních cest a lodní dopravy.

Tento text vzniká v době, která nehýří přílišným optimismem obecně, pro příznivce všeho kolem vody je těch neradostných zpráv ještě o něco více.

Při vědomí toho, že naše pověstné nadávání na poměry za mne obstarají jiní, pokusím se uspořené řádky věnovat pohledu poněkud

netradičnímu a snad mi čtenáři odpustí, nebude se týkat jen věci okolo vody, jistě si vzpomínáte, že jsem jako ministr bral záležitosti kolem vody spravedlivě jako integrální součást distribučních sítí, a tedy jako součást kritické infrastruktury státu.

**Co se nám to tedy děje s těmi „tepnami“, kterými má proudit ve formě lodí, automobilů, vlaků, letadel, energií, či informací a životodárná energie pro zdravou ekonomiku a spokojený život občanů?**

Jezdíme po síti silnic, rozšiřované sice hlemýždím tempem, ale přece. A přesto svých cílů dosahujeme stále pomaleji. 80 procent komplikací však překvapivě nepůsobí malá kapacita silnic a přemíra vozidel na nich, ale diletantsky organizovaná metoda jejich rekonstrukce. Případně opatření balená do rádobý třípytívkých papírků tolerance k menšinám, tu chodeckým, cyklistickým a nevímkajým ještě. Vždy však se společným jmenovatelem. Zkomplikovat život „platicí“ většině.

A my, přece jen již částeční pamětníci starých pořádků, můžeme jen kroutit hlavami a divit se, zda jsme opravdu mohli zapomenout, že most se dá opravit s použitím armádního mostního provizoria ze státních hmotných rezerv, aniž by uživatelé, z jejichž daní se celý ten cirkus platí, museli absolvovat 30 km objížďku.

Všimněme si pozoruhodného faktu. Ministerstvo, jehož aparát si platíme, a jeho vrcholný představitel jako jedno z prvních opatření, kterými chce náš (nebo snad svůj ?!) problém vyřešit, navrhne zpřísnění pokut a jiných sankcí. Věříte-li tomu, že jsou namířena proti pirátům silnic, věřte, že se mýlíte. Podívejte se do historie, jedním z poznávacích znaků těch nejméně užitečných figur v politice je, že místo snahy sloužit občanům a zlepšovat svěřenou agendu, je úporná obsese zpřísnování sankcí a trestů, nejlépe plošně proti všem občanům.

**Zkusme přisednout na vlak. Léta slýcháme o tom, že naším cílem je dostat lidi i náklad z automobilů do vagonů. Výsledek zde snad nemusím popisovat, vidíme ho všichni. Současná železnice po letech snažení a stovkách miliard do inovací nejenže nic nepřebírá z kamionů ani automobilů, ale kupodivu má stále větší problém transportovat i to málo, co má.** Opravdovým fajnšmekrům doporučuji nahlédnout do historických grafikonů. Zjistí šokující fakt, že neschopným bývalým režimem organizovaná, miliardových investic „uchráněná“ a rakousko-uherským elektromechanickým systémem (Siemens&Halske) a telefonem řízená a zabezpečená železnice měla na týchž relacích minimálně o třetinu větší propustnost než dnes. A kdyby výluky z důvodů oprav tratí měly tak apokalyptické následky jako vidíme dnes (koridory jsou pro nákladní dopravu téměř nepoužitelné, osobní doprava kolabuje nepředvídanými zpožděními, přestože je její část vedena pro cestující zcela demotivujícími odklony), bylo by vše posuzováno jako imperialistická diverze. Opět si všimněme toho, jak se chovají lidé, kteří mají zastupovat veřejný, tedy náš, zájem. Ministr dopravy po téměř roce

úřadování objevuje „španělskou vesnici“ a zjišťuje (pro něj) nevidaný objev, že lidé v jím administrovaných státních institucích a dalším přebujelém aparátu vůbec nejsou motivováni, aby vlaky po jimi spravované infrastruktuře vůbec mohly jezdit, o zpoždování nehovoře.

**Létáte letadlem a ptáte se, co se to stalo s elitou mezi dopravními módy, za kterou se mnohdy naši „vzdušní“ kolegové považovali?** Analýzu problémů letecké dopravy začněte cestou po hospodách! Ne nebláznil jsem se. Určitě vidíte, že jsou hospody, kde se ani po peripetiích s „čínským“ virem mnoho (krom ceny) k horšímu nezměnilo. A pak ty, které zejména prázdnotou, pláčou, že nemají tu kuchaře, tu číšníky, zato mají o to větší nárůst cen. Zatímco o šikovném hostinském, který inkasoval štědré covidové dávky, a nemyslel na to, že vyhozené zaměstnance třeba bude ještě někdy potřebovat, si pomyslíte něco o pitomcích a dobře mu tak, co si chcete myslet o tom, že stejně se zachovaly ve valné míře státní či státem kontrolované subjekty, kvůli nimž dnes z valné části kolabuje letecká doprava? A zcela odzbrojující je překvapení že s tzv. Human Resources, pro nás staromilce prostě s lidmi, se nedá jednat jako s věcí, kterou kdykoliv pohodíme a pak zas zvedneme z ulice.

Jestli čekáte, že teď konečně přijde na paškál voda, čekejte, prosím, ještě chvíli dál (koho to nebaví, může mezitím spolu s cestujícími čekajícími na zpožděné vlaky vymyslet další žertovné významy zkratky Č.D. - návod v této větě).

Ke klíčovým strategickým distribučním módům patří, krom distribuce informací (nelekejte se, o digitalizaci dnes řeč nebude), především distribuce elektrické energie a dalších komodit, jako je např. plyn. Slyšíte to ticho? Kde jsou dnes všichni ti, kteří nás tak halasně přesvědčovali, že stát nemá nic vlastnit a že trh/burza apod. vše vyřeší? A nejsou náhodou jejich pohrobci i ve stávající administrativě? Jakýmiže recepty nás bombardují dnes? Uvěříme jim opět, že je máme následovat v jejich hřmotném harašení? A k jakým světlým zítřkům nás to táhnou dnes naivní ideologičtí zaslepenci, kteří nechtějí slyšet dva tisíce let staré podobenství o sedmi letech bohatých a sedmi chudých? I my můžeme za to, že jsme uvěřili, že celé naše hospodářství, infrastrukturu, ekonomiku, zkrátka vše můžeme nadimenzovat jen na stavy optimální. A že jsme zapomněli, že v jakékoliv oblasti lidského bytí mohou přicházet krize. Neplačme tedy nad rozlitým mlékem, co by mohlo býti, kdybychom dnes vlastnili zásobníky plynu, nebo plynovou a ropnou distribuční síť, a mohli si kontrahovat třeba i finančně nevýhodné, zato strategicky zásadní dodávky z jiných zdrojů. Musíme si však poctivě přiznat, že se stala chyba a urychleně najít cestu, jak ji napravit a v budoucnu neopakovat. Mnohý posluchač snad správně tuší, že teď již nehovořím jen o plynu a elektřině a jejich distribuci, ale o celé naší společnosti.

**Dostávám se k vodě, a protože ji mám rád, skáču do ní po hlavě.** Ve zdánlivém rozporu s předchozím odstavcem teď laskavého čtenáře (to laskavého myslím upřímně, a děkuji, že jste dočetli až sem; budete odměněni, závěr bude optimistický) požádám, aby aktivoval svou fantazii. Léta slýcháváme z nejrůznějších stran, jak je vodní doprava neperspektivní, nedomerní, zkrátka nepotřebná. A tak, jako je výdobytkem moderní propagandy odpůrce nálepkovat (stojí to totiž méně námahy a intelektuálních schopností, než obstat v demokratické diskuzi – podobně jako s těmi pokutami), všichni s jiným názorem dostali nálepkou. Nálepkou staromilství, gigantomanie, spolčení s prezidentem a nevimjakou ještě.

**Zkusme si na chvíli představit, o co snazší by byla naše pozice v dnešní energetické krizi, kdybychom měli alespoň zčásti vybudováno spojení vodní cestou k jednomu či více námořním přístavům a mohli se alespoň pokoušet někde koupit a domů dopravit kapalný plyn, o jiných strategických surovinách nemluvě.**

**Je těžké si představit, že by dnes mohl někdo pochybovat o tom, jak klíčový a peněží nevyčíslitelným strategickým imperativem je schopnost dopravního spojení s námořním světovým obchodem. Ano, hovořím o projektu D-O-L. Hovořit s vámi o všech ostatních imperativěch (vodohospodářských, dopravních ekonomických atd. atd.) budování vodních cest by bylo nošením dříví do lesa a nemá to cenu.**

Co za to ovšem stojí, je pozastavit se nad zřejmě jedním z největších paradoxů celé české státnosti. Skupinka lidí, stojící na malých okamžích\* v čele českého státu, se rozhodla zhatit projekt připravovaný nerespektovanějšími osobnostmi českých dějin po dobu několika staletí. (\* Pozor! Nepředjímám tím žádnou aktuální vládní krizi, poměřuji čtyřleté funkční období této vlády //vidíte, jaký jsem optimista/pesimista// s dobou, po kterou se D-O-L připravuje).

Uvědomme si, že zrušením územní ochrany nevyjadřují jen svůj odborný názor na projekt a jeho pokračování. S trochou nadsázky můžeme říci, že nám vysílají brutální poselství. O tom, jak pohrdají všemi, kteří projekt připravovali, od jeho duchovního otce Karla IV., přes velikány Tomáše a Jana Antonína Baťovi a T. G. Masaryka, až po spoustu méně zvučných ale stejně respektu hodných jmen. A o kolik jsou chytřejší, schopnější a moudřejší! Rozhodli se ve své aroganci navždy znemožnit uskutečnění pragmatického snu našich slavných předků o vymanění Česka ze středoevropské suchozemské izolace. Ale nejen to. **Oni se rozhodli zabránit, nebo si to aspoň ve své sebestřednosti myslí, tomu, aby mohl kdokoliv v budoucnu v projektu pokračovat.** To již není jen neumětelství, nerozhodnost ani kazisvětství. Marrně při své lásce k češtině hledám publikovatelný výraz (další anketa-redakce mě „zabije“).

Velmi rozhodně prohlašuji, že cílem mého poněkud expresivního popisu situace není rozdmýčovat právem zjitřené emoce. Bohudíky se do dějin zapsalo více lidí tím, že vymysleli žárovníku než individuů, kteří se rozhodli do dějin vstoupit podpálením knihovny.

Máme-li najít správnou cestu k lepší budoucnosti, musíme si definovat situaci, ve které se nacházíme. A ta je opravdu unikátní. V historii dopravy a infrastruktury nedokáží za celou dobu státnosti najít ekvivalent podobné zloby, zášti a nenávisti vůči technickému projektu. D-O-L měl v historii spoustu nepodporovatelů, kteří měli názor, že by se v jeho přípravě nemělo pokračovat. Dokonce ani ty nejodpudivější osobnosti, které se mihly našimi dějinami a třímaly na moment otěže moci necítily potřebu udělat víc, než že projekt užitečný pro zájem českého státu prostě zastavily nebo v něm nepokračovaly.

Nedívím se frustraci lidí, kteří s rozvojem vodní dopravy naši země spojili nějakým způsobem své aktivity, čas a námahu. Přesto bych jim chtěl vzkázat, ať „nehází flintu do žita“.

Jsem hluboce přesvědčen, že stojíme na prahu renesance sladkovodní dopravy. Tedy vnitrozemské plavby. V situaci hluboké krize, kdy přehodnocujeme základní pilíře, na kterých

stojí hospodářské přežití našeho prostoru, budeme s jistotou potřebovat uspokojit zvýšené nároky na přepravu komodit mnohdy strategického a bezpečnostního významu pro náš stát. Už jen samotná diverzifikace rizik v dodavatelských řetězcích znásobuje nároky na dopravu prakticky všeho.

Pokud bych mohl doporučit optimální postup, je nezbytné v co nejkratší době definovat budoucí místo vodní dopravy v rámci středoevropských distribučních sítí a České republiky zvláště. A to včetně konkrétních cest a zodpovědných míst pro realizaci popsaného cílového stavu. A tento návrh podrobit široké odborné diskusi. Už tady se ukáže, že temné síly nejsou schopny položit na stůl nic konkrétního, umí jen bořit, ničit, zakazovat a pokutovat. **Vodní doprava musí být naprosto nezbytně reprezentována komunikativními, důvěryhodnými odbornými tvářemi, schopnými nevzdat dennodenní komunikaci svých témat a jejich obhajobu před mnohdy jednostranně zaujatým mediálním světem.**

Apelem na neúnavnou snahu dívat se a jít s optimismem kupředu vůbec neříkám, že bychom měli vzdát boj o přítomnost. Nic není ztraceno! Doporučuji zodpovědné dočasné správce věcí veřejných v resortu dopravy i na vládě permanentně konfrontovat s důsledky jejich činů či naopak nečinnosti. Dnes a denně je konfrontovat nejen s vlastními pozitivními vizemi, ale také analogiemi, na které je již česká veřejnost senzitivní (vzpomeneme bezpochyby na ultimativně vnučené argumenty, proč je třeba zavřít hutě, aby následně celosvětově propukla gigantická poptávka po oceli, proč nemít tolik cukrovarů, aby následně po jejich likvidaci vypukla cukerná krize a ukázalo se, že naši sousedé rozjíždějí tytéž, jen moudře zakonzervované atd. atd., příkladů, které si již nechceme zopakovat jsou tisíce). A jejich temné úmysly blokovat a obstruovat všemi legálními prostředky.

Doporučoval bych vyzvat i opozici, aby se jasně zavázala k tomu, že po vítězství ve volbách bude nejen revidovat stávající tragické rozhodnutí, ale že bude po vinících na všech úrovních stát vyžadovat náhradu škody. Jsem si jist, že nám hrozí další etuda nekonečného příběhu, kdy po odblokování územní rezervy se veřejné pozemky levně prodají, aby se začas vykupovaly za řádově vyšší ceny. Pocit osobní zodpovědnosti je velmi účinnou zbraní na nezodpovědné politiky i úředníky.

A ještě k té krizi. Dovolte mi zde citovat Tomáše Baťu: „...To, čemu jsme si zvykli říkat krize, je jiné jméno pro mravní bídu. Mravní bída je příčina, hospodářský úpadek je následek ...“ Jsem si jist, že právě odtud můžeme začít rozmatávat i příčiny krize vodní dopravy.

A já se mohu dostat k optimistickému závěru, který jsem vám slíbil.

**Považuji za jisté, že vodní doprava je perspektivním oborem se skvělou budoucností. Nic není ztraceno, je spousta prostoru všemi prostředky zabránit nejhoršímu a připravovat se na budoucnost.** Tím, že budeme energicky bojovat za svou věc, transparentně a důvěryhodně argumentovat a odhalovat pravý stav věcí, nakonec pomůžeme nejen sobě a dobré věci. Můžeme v této těžké době pomoci všem lidem v tomto státě udělat si jasno, kdo jaké nám přináší ovoce, jak nám to již dva tisíce let radí citát, jež jsem si propůjčil pro titulky svého úvodníku, protože to tak od srdce cítím (Evangelium sv. Matouše).



# K usnesení vlády o D-O-L

## JUDr. Vladimír Kremlík – ministr dopravy v roce 2019-2020



Projekt vodního koridoru Dunaj-Odra-Labe jsem vnímal jako projekt mající své počátky za vlády Karla IV., krále českého a císaře římského, který uvažoval v 70. letech 14. století o spojení Dunaje a Vltavy kvůli dopravě zboží z Benátek přes Čechy do Brugg.

Rok 2019 (21. století) byl pro pokračování prací stran vodního koridoru Dunaj-Odra-Labe poměrně náročný. Byli jsme tehdy krátce po dohodování

Studie proveditelnosti tohoto projektu, která byla zpracována ještě za mého předchůdce v křesle ministra dopravy Dana Ťoka. Nastal tedy čas, aby se začaly připravovat a realizovat další návazné kroky. K tomu bylo zejména nutné připravit materiál pro jednání vlády, včetně návrhu jejího usnesení, jak ostatně ministři dopravy ukládala řada usnesení několika předchozích vlád nejméně od roku 2009. Bez toho nešlo podnikat prakticky nic, ať už v kladném, nebo záporném směru. Navíc nešlo vynechat ani vztahy vůči Evropské unii. **Vodní koridor Dunaj-Odra-Labe byl totiž součástí přístupové dohody České republiky k EU, pod níž se skvěly podpisy všech členských států, za ČR ji v roce 2004 podepsali prezident Václav Klaus, předseda vlády Vladimír Špidla, a nositel přístupových jednání Pavel Telička.** Zařazení D-O-L do transevropské sítě (TEN-T), které s tím souviselo, sice na čas „přerušil“ v roce 2011 náměstek ministra dopravy Lukáš Hampl (existují názory, že tak trochu svévolně a v rozporu s platnými vládními dokumenty), nicméně tuto pauzu v dopisu řediteli DG Move ohraničil horizontem zpracování studie proveditelnosti – a ten čas tehdy nastal.

Sladit všechny tyto často protikladné úkoly, představy a požadavky se – zcela nepřekvapivě – ukázalo být velmi složitým úkolem. Názory a postoje různých skupin odborné i laické veřejnosti byly velmi různorodé, velmi se lišila i úroveň znalostí, a nemohu popřít, že některé názory z krátkodobého hlediska zastávaly i legitimní cíle. Do toho vstupovala (a dodnes vstupují) i různá ideologická klišé, ústící často do vytváření citelného nátlaku. Návrh znění budoucího usnesení vlády, pokud si dobře vybavuji, vznikl nejméně od února 2019. Dlouhé měsíce pak trvalo odpovědné vyjednávání nad jednotlivými ustanoveními návrhu usnesení, kdy každá zúčastněná skupina hájila některé partiální zájmy a představy.

Finále přišlo až 30. října 2019, kdy jsme se sešli v sestavě 3 odpovědných ministrů na půdě Poslanecké sněmovny Parlamentu ČR. Za ministerstvo životního prostředí to byl Richard Brabec (doprovázený náměstkem Vladimírem Dolejským), za ministerstvo zemědělství Miroslav Toman (po jeho levici seděl poradce prezidenta republiky Petr Forman), a já ve společnosti

ředitele odboru strategie Ludka Sosny a ředitele ŘVC ČR Luboše Fojtů.

Po odborné stránce se v diskusi uplatňovali zejména pánové Sosna a Forman, na vedoucích představitelích pak „zbyl“ zejména úkol vyhodnotit celou situaci nejen odborně, ale i politicky a v neposlední řadě z pohledu celospolečenského i zahraničně-politického.

Klíčovými spornými body byla tato témata:

Především to bylo vymazání či nevymazání Labské větve z územních plánů. Nakonec jsme se ustálil na kompromisu, totiž že po vyhodnocení procesem SEA se k tomu vláda znovu vrátí, na čemž byla následně shoda. S tím samozřejmě souvisel úkol pro ministra dopravy, tj. zadat příslušné vyhodnocení. Další složitou otázkou byla problematika jednání se sousedními státy. Na základě diskuze, zahrnující i časové a zahraničně-politické pohledy, bylo dosaženo kompromisu, spočívající v doporučení, že ministr dopravy má se sousedy průběžně jednat, ale nebylo mu uloženo něco dojednat. U dalšího sporného bodu, tedy jednání na půdě EU o navrácení D-O-L do soustavy transevropských sítí TEN-T, se nakonec také zrodil kompromis, upřednostňující jednání o propojení Dunaj-Odra s tím, že se průběh vyjednávání (s Labem – bez Labe) přizpůsobí „on the way“ výsledkům vyhodnocení SEA. Dohodnut byl i úkol pro ministryni pro místní rozvoj, ukládající promítnutí výsledků studie proveditelnosti do územních plánů. *(To by mimochodem velmi významně naplnilo zájem vlády o uvolnění části pozemků z dosud platné územní rezervy pro D-O-L, protože Studie proveditelnosti trasy samozřejmě upřesnila, a vymezený koridor významně zúžila.)*

Výsledkem tak byla textace, finalizovaná následně na půdě ministerstva dopravy ředitelem Sosnou, a ta se pak stala páteří celého návrhu budoucího usnesení vlády a příslušného materiálu.

Nastal ale „rok covidu“, a návrh usnesení pro nápor jiných úkolů ležel na Úřadu vlády téměř rok. V době přijetí finálního usnesení vlády č. 968 ze dne 20. října 2020 jsem sice již nebyl ministrem, znění se mírně liší od návrhu z 30. října 2019, ale věcně je prakticky totožné. „Přidanou hodnotou“ byla příloha, definující dokonce termíny pro jednotlivé postupné úkoly (tedy klasicky správné KDO/CO/DO KDY).

**Celkově si dovolím říci, že jsme tehdy v říjnu 2019 odvedli s kolegy ministři dobrou a odpovědnou práci, byť to rozhodně nebylo lehké. Ale to není u tak zásadního projektu, jakým je vodní koridor Dunaj-Odra-Labe, nic neobvyklého.**

Myslím, že i současnosti by bylo dobré velmi pečlivě zvážit kroky stran této evropsky významné vodní cesty, která má své počátky v dobách Karla IV. **Navrhované „zrušení na věčné časy“ považuji za krok velmi radikální, krok, kterého budeme my, nebo naši pokračovatelé, nejspíš z dlouhodobého hlediska litovat.**





# ANALÝZA TAČR: Při výstavbě plavebního stupně Děčín lze kompenzovat bahnité náplavy

**Výzkum potvrdil, že kompenzační opatření za ztrátu bahnité náplavy (stanoviště č. 3270) při výstavbě Plavebního stupně Děčín, jsou proveditelná.**

Na základě veškerých dostupných informací, které byly shromážděny a vyhodnoceny v rámci projektu Technologické agentury ČR BETA2 TIROMD041 – „Analýza a vyhodnocení možností vytváření a plošného rozšiřování přírodního stanoviště 3270 soustavy Natura 2000 v podmínkách Dolního Labe při respektování stávajícího užívání a rozvoje vodní cesty“, dospěl tým odborníků k závěru, že potenciálně významný negativní vliv Koncepce vodní dopravy ČR na přírodní stanoviště 3270 lze kompenzovat, a to v rozsahu, který umožňuje zaručit dobrou a udržitelnou kvalitu tohoto stanoviště na Dolním Labi na území České republiky i po případné realizaci Plavebního stupně Děčín.

Cílem kompenzačních opatření je adekvátním způsobem úspěšně a dlouhodobě rozšířit stávající plochy s rozvojem bylinných společenstev stanoviště 3270 v úseku od VD Střekov po Hřensko na řece Labe mimo úsek, který je vymezený jako hydrostatické vzduší záměru Plavební stupeň Děčín jako integrální součásti Koncepce vodní dopravy ČR. Negativní vliv koncepce a záměru na stanoviště 3270 byl v rámci studie s předběžnou opatrností stanoven v rozsahu plochy 9,2ha. Pro kompenzaci vlivu byl zvolen vzhledem k charakteru stanoviště poměr 1:1,6, přičemž projektová příprava bude v poměru 1:2 (0,4násobek negativního vlivu bude tvořit rezervu pro doplnění kompenzačních opatření).

Dolní Labe umožňuje s dostatečnou rezervou navrhnout plochu kompenzačních opatření, která významně přesahuje plochu 14,72ha (1,6násobek ovlivněné plochy stanoviště), nicméně je doporučeno z tohoto potenciálu využít pouze uvedený podíl (projektově doplněný o 0,4násobek dotčené plochy), který bude v projektové fázi opětovně a podrobně ověřen nástroji matematického modelování. Na základě analýzy území a podmínek na březích a v korytě řeky Labe dotčeného úseku byl určen potenciál území, ve kterém je možné navrhovat jednotlivá typová opatření.

**Typová kompenzační opatření byla rozdělena do 3 skupin dle přístupu k návrhu:**

- umělé kompenzační náplavy tvarově se blíží k reálným náplavům lokalit stanovišť 3270
- břehové úpravy v inundačním území, které se dle výstupů tohoto řešeného projektu osvědčily na realizovaných projektech v zahraničí
- koncentrační stavby modifikované pro splnění tvarových parametrů nutných pro kompenzační opatření, u kterých byl také doložen vznik stanovišť 3270

Ministr dopravy Martin Kupka závěry studie přivítal: „Konečně máme v rukou opravdu vědecké ověření týmem vědců různého zaměření, které dokazuje, že kompenzace jsou možné. V rámci studie byl též prováděn průzkum zahraničních projektů, které v rámci EU prokazatelně vedly k vytvoření nebo rozšíření stanoviště 3270, což jen ukazuje, že předchozí závěry o nemožnosti kompenzačních opatření nebyly objektivní. Podobný příklad máme i z České republiky, kde byl realizován komplex experimentálních balvanitých výhonů v úseku labského kaňonu pod plánovaným profilem záměru Plavební stupeň Děčín. Díky tomu se zde v posledních letech rozvíjí prokazatelně kvalitní bylinné společenstvo stanoviště 3270.“

**Z našeho pohledu je projekt Plavební stupeň Děčín, na rozdíl od kanálu Dunaj Odra Labe, realistickým, ekologicky obhajitelným projektem, jehož význam, spočívá nejen v možnosti přemístit část nákladní dopravy na vodu, ale i v otevření další dopravní cesty, po které budeme v budoucnu moci dopravovat do České republiky ropu a zkapalněný plyn,“ dodává ministr Kupka.**

V rámci Technologické agentury České republiky (TAČR) a programu BETA2 společně Ministerstvem dopravy, Ministerstvem životního prostředí a Ministerstvem zemědělství byl zadán v druhé polovině roku 2021 výzkumný úkol Analýza a vyhodnocení možností vytváření a plošného rozšiřování přírodního stanoviště 3270 soustavy Natura 2000 v podmínkách Dolního Labe při respektování stávajícího užívání a rozvoje vodní cesty. Cílem analýzy bylo shromáždit všechny dostupné informace o projektech na území členských zemí Evropských společenství zaměřených na podporu zlepšení hydromorfologického stavu říčních koryt (zejména koryt s udržovanou vodní cestou) a podporu stanoviště 3270 včetně ověření hypotézy, že stanoviště 3270 lze uměle vytvořit a plošně rozšířit.



# VÁLKA NA UKRAJINĚ

## Hadí ostrov osvobozen - sevření ukrajinských přístavů polevilo

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

Letní období bylo pro vývoj vodní dopravy a přístavů na Ukrajině zásadní. Během mé květnové návštěvy Ukrajiny byla situace zdánlivě špatná. Ruská námořní blokáda se zdála na jaře neprostupná i přes potopení křižníku Moskva, a okupace Hadího ostrova stále ohrožovala jižní pobřeží Ukrajiny. Situace se zdála neměnná a frontové linie zabetonované.

**Během léta se ale staly pro ukrajinskou vodní dopravu dvě nejzásadnější události od začátku ruské blokády:**

### Osvobození Hadího ostrova

Již v předešlém díle tohoto válečného „seriálu“ jsem informoval o odvážných útocích ukrajinského letectva na pozice ruské armády na Hadím ostrově. Tyto útoky se během května a června zintenzivňovaly, ruské jednotky na ostrově velmi trpěly. Prakticky každý vrtulník nebo plavidlo, které se pokoušelo k ostrovu přiblížit, bylo zničeno. To se na moři týkalo jak hlídkových člunů, tak i velkých hladinových plavidel.

Největším plavidlem, potopeným po raketovém křižníku Moskva, byl záchranný remorkér Spasatel Vasily Bekh (SB-739). Rusové toto plavidlo, které bylo oficiálně určené pro záchranu na moři SAR (search and rescue), použili proti jeho původnímu účelu pro dopravu vojáků a vojenských zařízení na Hadí ostrov. Na palubě byl nainstalován pozemní protiletadlový systém Tor, který měl plavidlo chránit. Když se tento remorkér přiblížil 21. června 2022 k Hadímu ostrovu, zasáhly ho dvě protilodní střely Harpoon a šel ke dnu.



Záchranný remorkér Spasatel Vasily Bekh patřil mezi nejmodernější plavidla ruského námořnictva. Potopen 21. června 2022



Od té doby ukrajinská armáda uplatnila vůči Hadímu ostrovu svou verzi námořní blokády. Na ostrov neproplula žádná loď, neproletěl žádný vrtulník. Navíc se neustálými útoky podařilo zcela zničit protivzdušnou ochranu ostrova.



Požáry na Hadím ostrově po ostřelování ukrajinskou armádou

Ruská posádka na ostrově se tak dostávala do velmi obtížné situace. Docházely zásoby, před stále intenzivnějšími útoky nebylo obrany. Vzhledem ke skalnatému terénu se ani nebylo možné více zakopat a přečkat bombardování v bezpečí.

Poslední úder na ruskou posádku začal v posledních červnových dnech také pomocí ukrajinské dalekonosné samohybné houfnice 2S22 Bohdana. Ukrajinci již ovládali oblohu, a proto mohli nepřetržitě monitorovat dění na ostrově pomocí bezpilotních letadel typu Bayraktar a přesně navádět dělostřeleckou palbu na ostrov.



Ukrajinské dalekonosné dělo – houfnice Bohdana

To byla poslední kapka! Rusové 30. června utekli na nafukovacích člunech a malých plavidlech na Krym. Na místě nechali vojenská zařízení a systémy.

Po osvobození se ruské námořní letectvo rozhodlo vybombardovat prázdný ostrov, aby zde nezůstaly použitelné ruské vojenské systémy. Útok ohlásili jako úspěšný s mnoha mrtvými ukrajinskými vojáky. Ve skutečnosti ukrajinský výsadek dorazil na ostrov až o týden později - 7. července 2022 vyvěsili vojáci na Hadím ostrově ukrajinskou vlajku. Rusové poté ostrov opět bombardovali, proto na něm nezůstává stála ukrajinská posádka.



Vyvěšení ukrajinské vlajky na Hadím ostrově 7. července 2022

Zajímavou kapitolou byl útok na ruské ropné plošiny v Černém moři, který se odehrál 20. června 2022. Rusové totiž na třech těžebních plošinách, které leží asi 70 kilometrů severovýchodně od Hadziyivky, vybudovali vojenské základny obsahující různé systémy jako radary, prostředky protivzdušné a protilodní obrany. Ukrajinci při přesných útocích raketami s dlouhým doletem tato



Ruská ropná plošina v Černém moři

zařízení zlikvidovali. Likvidace ruských základen na ropných plošinách se dává do souvislosti se snahou Ukrajiny eliminovat případné hrozby pro bezpečný vývoz zemědělských produktů.

## Uzavření „obilné“ dohody

V době, kdy ruští vojáci utíkali z Hadziyivky, ukrajinská vláda dohadovala prostřednictvím Turecka poslední detaily ukrajinsko-turecké / turecko-ruské dohody o vývozu zemědělských produktů. K podpisu dohody došlo 22. července v tureckém Istanbulu.

První část dohody stanovuje tři volné přístavy pro vývoz zemědělských produktů Černomorsk, Oděsu a Južnyj. Druhá část má usnadnit vývoz ruského obilí a hnojiv. Dohoda nepočítá s odminováním ukrajinských přístavů, ani s vojenským doprovodem lodí převážejících obilí. Inspekce mají kontrolovat, zda lodě, plující do ukrajinských přístavů, nepřeváží zbraně a munici. Dohody platí po dobu 120 dnů a lze je prodloužit.



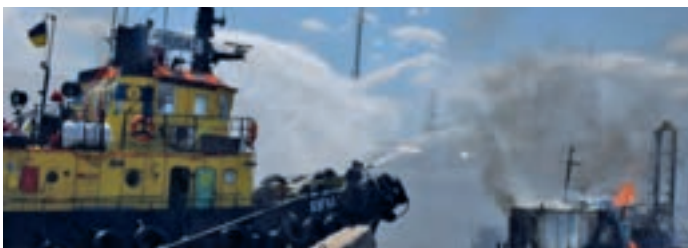
Podpis dohody o vývozu ukrajinských zemědělských produktů v Istanbulu

Hned následující den zažil přístav Oděsa ničivý raketový útok, kterým se Rusové zřejmě snažili demonstrovat svou nadřazenost a vyslat varování ukrajinskému námořnictvu že jsou stále páni moře.



Mapa znázorňuje umístění tří ruských plošin zasažených při útocích ukrajinskými raketami

Zdroj: Covert Shores



Hořící lodě v přístavu Oděsa po ruském raketovém útoku

První loď od začátku invaze vyplula 10 dní po podpisu dohody 1. srpna 2022 z přístavu Oděsa. Podle tureckého ministerstva obrany nákladní loď plující pod vlajkou Sierra Leone „Razoni“ směřovala do přístavu Tripolis v Libanonu, který patří mezi země nejvíce závislé na dodávkách obilí z východní Evropy.



Ukrajinský prezident Volodymyr Zelenskyy při inspekci v přístavu Oděsa



První nákladní loď Razoni vyplula 1. srpna 2022 z Oděsy

Doposud ukrajinské přístavy opustilo přes 200 lodí plujících pod vlajkami Turecka, Panamy, Belize, Malty, Toga, Libérie,

Rovníkové Guiney, Palau, Hong-Kongu nebo Vanuatu, které vyvezly přes 4 miliony tun zemědělských produktů.

Přístav Mykolajiv dohoda nezahrnuje, ale ukrajinská strana by ráda dosáhla v budoucnu i jeho zapojení, což je odvislé především na vývoji bojů v jeho okolí. V přístavu Mykolajiv je uvězněna asi desítky velkých námořních nákladních lodí včetně stovek zahraničních členů posádek. Na začátku války byl jeden člen posádky bangladéšské lodě „Banglar Samriddhi“ zabit a další zraněni při ruském raketovém útoku, když se loď pokusila koncem února opustit mykolajivský záliv.

## Co se bude dít na vodě dál?

Zdá se, že ruské námořnictvo se již ze ztráty dominance v Černém moři nevzpamatuje. Velké hladinové lodě se stáhly do bezpečí domovských přístavů, zatímco ponorky byly evakuovány z Krymu do Novorosijsku v jižním Rusku.

Také Ukrajina utrpěla během ruské invaze velké ztráty. Byla potopena celá řada menších hlídkových plavidel. O největší loď přišlo ukrajinské námořnictvo při obsazení přístavu Berdjansk a obléhání Mariupolu. Právě zde bylo potopeno největší ukrajinské plavidlo – velitelská loď Donbas.



Velitelská loď ukrajinského námořnictva Donbas byla potopena v Mariupolu

Jako perličku na závěr lze uvést práci ruské propagandy, která uvedla, že byla potopena protiponorková fregata U206 Vinnycja, a zveřejnila záběry z dronu, jak toto velké hladinové plavidlo leží u mola částečně položené na boku. Jak se později ukázalo, tato fregata je sice částečně potopená – nasedlá na dno přístavu, ale to proto, že byla v loňském roce vyřazena z ukrajinského námořnictva pro zastaralost a špatný technický stav, který způsobil zatékání do lodi.



Letecký snímek plavidla U206 Vinnycja v přístavu Očakiv nasedlého na mělčinu



Konvoje nákladních lodí obsluhují tři ukrajinské přístavy v Černém moři (1. října 2022)

# V Nizozemsku se otevřel LNG terminál, který Česku umožní snížit závislost na ruském plynu až o třetinu

Dne 8. září 2022 byl slavnostně otevřen plovoucí LNG terminál v nizozemském Eemshavenu. Ministerstvo průmyslu a obchodu ve spolupráci se Skupinou ČEZ v tomto terminálu zajistilo pro ČR pronájem podílu i potřebnou přepravní kapacitu. **Celkový roční objem plynu, který zde bude možné zpracovat a následně přepravit, je 3 miliardy metrů krychlových. To Česku umožní snížit závislost na ruském plynu až o třetinu.**

„O možnosti získat podíl v LNG terminálu v Holandsku jsme jednali od letošního dubna. Je to jeden z dalších kroků, díky kterým se postupně zbavujeme energetické závislosti na Rusku. **V tomto případě nám dodávky zemního plynu nahradí až třetinu spotřeby plynu,**“ říká ministr Síkela a dodává: **„Jedná se o historický okamžik pro energetickou bezpečnost České republiky, nikdy jsme totiž podíl na LNG terminálu neměli.“**

Do České republiky se ročně doveze zhruba 9 miliard  $m^3$

zemního plynu, doposud téměř výhradně pocházejícího z Ruska. Díky podílu 3 miliard  $m^3$  v LNG terminálu tak snížíme svoji importní závislost na Rusku až o třetinu. Podíl na terminálu pomůže České republice již od letošního září.

Terminál LNG o celkové roční kapacitě 8 miliard kubických metrů plynu vznikl v rekordně krátké době v přístavu Eemshaven v provincii Groningen na severu Nizozemska. Do terminálu se bude na speciálně upravených tankerech dovážet zkapalněný zemní plyn, který se tu následně ohřeje a takto převede do plynového skupenství. Tento plyn se následně z terminálu vpustí do přepravních plynovodů a těmi se přesune až na místo určení.

Terminál se skládá ze dvou plovoucích skladovacích jednotek a zpětného zplynování (FSRU): Jde o plavidla Exmar S188 a Golar Igloo. Vedle ČEZ ho budou využívat také společnost Shell z Nizozemska a ENGIE z Francie.



Nový LNG terminál v nizozemském přístavu Eemshaven

## Začala instalace nového mola pro osobní lodě v Kolíně

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

V Kolíně začaly 1. července 2022 stavební práce na novém veřejném přístavišti osobních lodí na Kmochově ostrově. Stroje nyní vrtají mikropiloty pro základy bloků, ke kterým bude počátkem srpna ukotveno již vyrobené ocelové plovoucí molo. Začíná tak výstavba série nových veřejných zastávek pro osobní lodě na Labi mezi Mělníkem a Kolínem, jimiž Ředitelství vodních cest ČR vytváří podmínky pro širší uplatnění rekreační plavby na tomto úseku Labe. V dalších týdnech budou zahájeny práce i na přístavištích pro malá plavidla.

*Pohodlná a bezpečná plavba potřebuje nejen jezy a plavební komory, ale také souvislou síť přístavů a přístavišť. Velkým omezením pro rekreační plavbu zejména na Labi ve Středočeském kraji je absence veřejných přístavišť jak pro malá rekreační plavidla, tak i pro osobní lodě plující s turisty. Jako první začínají práce přímo na břehu řeky v Kolíně, a to na přístavišti pro osobní lodě na Kmochově ostrově“ uvedl Lubomír Fojtů, ředitel Ředitelství vodních cest ČR, jež je investorem a provozovatelem přístaviště. „V následujících měsících budou zahájeny práce na přístavištích v dalších lokalitách na Labi a zde v Kolíně bude na protějším pravém břehu také přístaviště pro malá plavidla turistů, kteří připlují na návštěvu města.“*

Nové veřejné přístaviště osobních lodí tvoří ocelový plovoucí přístavní můstek rozměrů 9 x 4 m, ukotvený ke břehu pomocí přístupové lávky délky 10,5 m a tří kotevních bloků. Toto kotvení je koncipováno tak, aby udrželo můstek bezpečně na místě i za



Nově instalované molo v Kolíně (září 2022)

největších povodní a nebylo nutné jej odvážet. Pohodlný nástup do lodí umožní dvě úrovně mola, první ve výšce 0,9 m nad hladinou a druhá pro větší lodě ve výšce 1,5 m nad hladinou. Molo bude osvětleno a zabezpečeno kamerovým systémem. Přístaviště bude dokončeno a zprovozněno v září tohoto roku.

Stavbu nového přístaviště osobních lodí realizuje LABSKÁ, strojní a stavební společnost s.r.o. a stavební náklady ve výši 11 mil. Kč včetně DPH financuje Státní fond dopravní infrastruktury.

## Začala stavba nového veřejného přístaviště pro osobní lodě v Nymburce

V Nymburce začaly 14. července 2022 stavební práce na novém veřejném přístavišti osobních lodí na pravém břehu Labe nedaleko centra města pod Šafaříkovým mlýnem. Stroje nyní vrtají mikropiloty pro základy bloků, ke kterým bude během srpna ukotveno ocelové plovoucí molo. Pokračuje tak



Zahájení prací na novém přístavišti v Nymburce

výstavba série nových veřejných zastávek pro osobní lodě na Labi mezi Mělníkem a Kolínem, jimiž Ředitelství vodních cest ČR vytváří podmínky pro širší uplatnění rekreační plavby na tomto úseku Labe. V dalších týdnech budou zahájeny práce i na přístavištích pro malá plavidla.

*Pohodlná a bezpečná plavba potřebuje nejen jezy a plavební komory, ale také souvislou síť přístavů a přístavišť. Velkým omezením pro rekreační plavbu zejména na Labi ve Středočeském kraji je absence veřejných přístavišť jak pro malá rekreační plavidla, tak i pro osobní lodě plující s turisty. Právě začínající práce přímo v centru Nymburku nedaleko výjezdu z ochranného přístavu vyřeší problém chybějícího přístaviště pro osobní lodní dopravu v této lokalitě“ uvedl Lubomír Fojtů, ředitel Ředitelství vodních cest ČR, jež je investorem a provozovatelem přístaviště. „V následujících měsících budou zahájeny práce na přístavištích v dalších lokalitách na Labi a zde v Nymburce bude v prostoru ochranného přístavu také vybudováno přístaviště pro malá plavidla.*

Nové veřejné přístaviště osobních lodí tvoří ocelový plovoucí přístavní můstek rozměrů 9 x 4 m, ukotvený ke břehu pomocí přístupové lávky délky 8,5 m a tří kotevních bloků. Toto kotvení je koncipováno tak, aby udrželo můstek bezpečně na místě i za největších povodní a nebylo nutné jej odvážet. Pohodlný nástup do lodí umožní dvě úrovně mola, první ve výšce 0,9 m nad

dinou a druhá pro větší lodě ve výšce 1,5 m nad hladinou. Molo bude osvětleno a zabezpečeno kamerovým systémem. Pro lodě se připravuje i přípojka elektrické energie, aby nemusely využívat své agregáty v době stání. Přístaviště bude dokončeno a zprovozněno v říjnu tohoto roku.

Stavbu nového přístaviště osobních lodí realizuje LABSKÁ, strojní a stavební společnost s.r.o. a stavební náklady ve výši necelých 11 mil. Kč bez DPH financuje Státní fond dopravní infrastruktury.

Obě stavby veřejných přístavišť budou, obdobně jako další

veřejná přístaviště budovaná Ředitelstvím vodních cest v Poděbradech, Kolíně, Čelákovících a Brandýse nad Labem, sloužit jako zastávka osobních lodí s bezbariérovým výstupem a nástupem cestujících. Vytváří se tak předpoklad k rozvoji vodního turismu zavedením pravidelných lodních linek, které například velmi úspěšně fungují v Ústeckém kraji. Další přístaviště osobních lodí ve Středočeském kraji se ještě projektují. V budoucnu tak vzniknou například přístaviště v Lysé nad Labem, Kostelci nad Labem či v Neratovicích.



Mapa veřejných přístavišť ve Středočeském kraji

## V Čelákovících začala výstavba nových veřejných přístavišť pro rekreační plavidla i osobní dopravu

Ředitelství vodních cest ČR zahájilo 20. září 2022 výstavbu dalších veřejných přístavišť na Labi. Koncem září začaly vyrůstat plovoucí mola pro malá plavidla a osobní lodní dopravu v Čelákovících. Moderní přístaviště umožní turistům plavícím se po řece bezpečně vystoupit téměř v centru města, z odběrných sloupků doplnit do lodí vodu či čerpat elektrinu. Projekt je součástí programu výstavby veřejných přístavišť na vodní cestě pro podporu rekreační plavby, který Ředitelství vodních cest ČR dlouhodobě realizuje.

„Rekreační plavba je čím dál oblíbenější a výstavbou sítě přístavišť umožníme turistům opustit na chvíli vodní cestu a navštívit přílehlé turistické zajímavosti v Polabí. Nechceme, aby zůstali izolováni na řece bez možnosti bezpečně přistát, poznat okolí a přenocovat,“ říká Martin Kupka, ministr dopravy, a dodává: „Věřím, že jak toto přístaviště, ale i další nově budovaná v jiných městech kraje zařadí Labe po bok oblíbených vodních cest pro cestovní ruch,“ dodal.

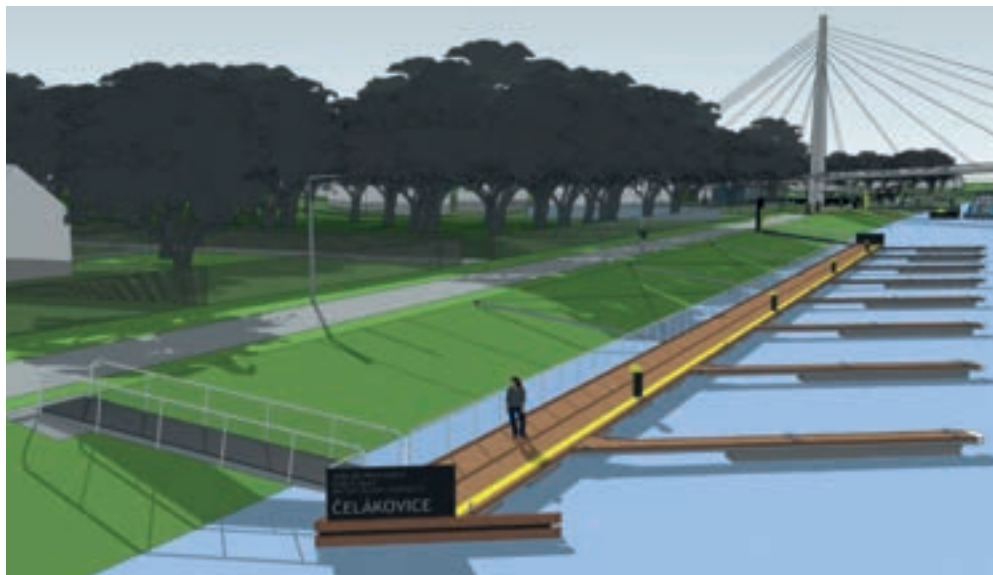
Přístaviště se nachází v blízkosti lávky pro pěší nedaleko centra města. „Vzájemná blízkost obou přístavišť je příležitostí, aby cestující z osobních lodí i turisté na malých plavidlech využívali nový přístup do města od vody a je ekonomicky výhodná i z hlediska stavebních prací a společného zázemí,“ upozorňuje Lubomír Fojtů, ředitel Ředitelství vodních cest ČR, které je investorem a budoucím provozovatelem přístaviště. Investici Ředitelství vodních cest doplňuje výstavba přívodního vodovodu



Ministr dopravy Martin Kupka a ředitel Ředitelství vodních cest Lubomír Fojtů spolu se zástupci zhotovitele klepají na základní kámen přístaviště Čelákovice

ního řadu, který financuje město Čelákovice a který kromě zásobování přístaviště pitnou vodou rozšiřuje stávající vodovodní síť v přílehlé lokalitě s možností připojení dalších objektů.

*“Za město Čelákovice jsme přesvědčeni, že nově vybudované přístaviště na Labi přispěje k podpoře cestovního ruchu a trávení volného času jak místních obyvatel, tak návštěvníků. Velkou výhodou vnímáme v tom, že přístaviště bude možné užívat bezplatně. V roce 2023 zaměříme celoměstské oslavy na téma Do Čelákovic po trati i po vodě, kdy si připomeneme význam řeky a železnice pro rozvoj města u příležitosti 150 let od příjezdu prvního vlaku do Čelákovic. Oslavy spojené s jízdami nostalgických vlaků i plavbou lodí po Labi se uskuteční v sobotu 16. září 2023,”* uvedl starosta města Čelákovice Josef Pátek.



Vizualizace přístaviště Čelákovice

Nové přístaviště pro osobní lodní dopravu bude umístěno u levého břehu v těsné blízkosti lávky pro pěší. Bude tvořeno ocelovým plovoucím molem o rozměrech 9 x 4 m. Pro nástup a výstup cestujících z lodí budou sloužit dvě výškové úrovně mola, které tak lépe vyhoví pravidlům s různou výstupní výškou. Mústek je také vybaven úvaznými prvky pro vyvázání plavidla do délky 85 metrů a lávkou na břeh délky 11 m pro bezbariérový přístup.

Stání pro malá plavidla bude umístěno asi 85 metrů dále proti proudu. Molo tvoří 10 samostatných, vzájemně pružně spojených železobetonových pontonů o celkové délce 83,2 m a šířce 2,5 m. Paluba mola bude dřevěná s protiskluzovou úpravou. Plovoucí molo se břehem spojí dvě bezbariérové přístupové lávky. Šikmé sklopné výložníky umožní vyvázání až 16 plavidel.

Na obou přístavištích je stání až po dobu 48 hodin bezplatné a pomocí přístavní karty bude možné z odběrných sloupek čerpat elektřinu a vodu. Díky této novince nebudou lodě poprvé ve Středočeském kraji potřebovat při stání naftové agregáty a malé čluny i velké osobní lodě si pohodlně doplní palubní tanky pitnou vodou. Obě mola budou pro bezpečný provoz osvětlena. Mola mají konstrukci, která umožní jejich trvalé ponechání na místě i přes zimu a bezpečně odolá i největším povodním na Labi.

Stavební náklady ve výši 10,5 mil. Kč bez DPH v případě přístaviště pro osobní lodní dopravu a 25,45 mil. Kč bez DPH u přístaviště pro malá plavidla financuje Státní fond dopravní infrastruktury. Stavbu realizuje LABSKÁ, strojní a stavební společnost s.r.o.

# AQUATIS

INŽENÝRSKÁ, KONZULTAČNÍ,  
PROJEKTOVÁ A DODAVATELSKÁ  
SPOLEČNOST



VODNÍ DOPRAVA  
ŠETRNÁ CESTA  
K ŽIVOTNÍMU PROSTŘEDÍ



SAFICHEM group

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





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

**29. 6. 2022**

**26. 3. 2023**

*From Charcoal to a Pencil Empire*  
**HARDTMUTH**  
*Od uhlí k tužkařskému impériu*

# Národní technické muzeum

Kostelní 42, Praha 7



NÁRODNÍ  
ZEMĚDĚLSKÉ  
MUZEUM



NÁRODNÍ  
PAMÁTKOVÝ  
ÚSTAV

Výstava Národního technického muzea  
ve spolupráci s Národním zemědělským muzeem  
a Národním památkovým ústavem

Exhibition of National Technical Museum  
in cooperation with National Museum of Agriculture  
and National Heritage Institute



MINISTERSTVO  
EDUKACE,  
MLÁDEŽE  
A TĚLESNÉ  
VÝCHOVY

partnerství partnerství



SKODA

partnerství partnerství



Česká televize

partnerství partnerství

Český rozhlas

# Zabezpečení vodního díla Hněvkovice před účinky velkých vod

Ing. Lukáš Havelka – Metrostav a.s., divize 6

**METROSTAV**



Přehradu tvoří betonová tížná hráz, po její koruně vede silnice třetí třídy.

Zdroj: Metrostav a.s.

Koncem června bylo do předčasného užívání předáno investori vodní dílo Hněvkovice po rekonstrukci, jejímž cílem bylo zlepšit jeho protipovodňovou funkci tak, aby odolalo průtoku odpovídající desetitisícileté vodě. Zakázka pro státní podnik Povodí Vltavy zahrnovala zvýšení kapacity dvou ze tří polí bezpečnostního přelivu přehradu a úpravy plavební komory pro převod části povodňových průtoků. Dílo zrealizoval tým Jana Prokeše z jihočeského zastoupení divize 6 Metrostavu. Stavba byla financována z prostředků Evropské unie (program Ministerstva zemědělství Prevence před povodněmi IV jako podprogram Národního plánu obnovy) a z vlastních zdrojů investora.

Kapacita samotné nádrže se nezměnila, stejně tak jako její funkce zásobárny chladicí vody pro Jadernou elektrárnu Temelín. Snížením přelivné hrany o 1,5 m u dvou ze tří polí bezpečnostního přelivu došlo k navýšení jeho kapacity. Nyní je vodní dílo schopné bezpečně převést průtok až 2 600 m<sup>3</sup>/s oproti původnímu stavu – cca 1 750 m<sup>3</sup>/s. Specifikem celého projektu bylo zajištění provozu vodního díla po celou dobu realizace, a to nejen pro odběr vody pro jadernou elektrárnu Temelín, ale i pro výrobu elektrické energie, zajištění plavby a jeho dalších funkcí.

Hlavním předmětem prováděných prací bylo zvýšení kapacity dvou polí bezpečnostního přelivu a úprava plavební komory pro možnost převádění povodňových průtoků. Rekonstrukce bezpečnostního přelivu spočívala ve snížení přelivných hran pravého a středního pole o 1,5 m a v osazení nových segmentových uzávěrů včetně

jejich ovládacích mechanismů. Při úpravě plavební komory došlo k prodloužení dolní vrátné vrat horního ohlaví. Vrata dolního ohlaví jsou kompletně vyměněna za nová. Došlo při tom ke snížení záporníku horního ohlaví o 6 m a zvýšení horního prahu dolního ohlaví o 2,2 m.

„Lokalitu jsme dobře znali z předchozích let včetně dotčených úředníků, investora a správců vodního díla. Věděli jsme, že stavba nesmí ohrozit bezproblémové dodávky chladicí vody



Dolní vrata plavební komory byla vyměněna za nová o 2 m vyšší, nahrazeny byly i dva segmentové uzávěry bezpečnostního přelivu.

Zdroj: Metrostav a.s.



Vypuštěná plavební komora situovaná u pravého břehu. Její maximální spád je 19 m a je tak druhou nejhlubší komorou v České republice.  
Zdroj: Metrostav a.s.



Pohled na jeden ze dvou nových segmentů bezpečnostního přelivu.  
Zdroj: Metrostav a.s.

do jaderné elektrárny Temelín, a hlavně provoz její čerpací stanice a místní malé vodní elektrárny. Prováděli jsme proto i atypické práce z plavidla. Svařování konstrukcí pod vodou museli zajišťovat potápěči. Před plavební komorou jsme se totiž po-

hybovali až v hloubce 17 metrů. Pod vodou jinak normálně vrátíme, řežeme, vlepujeme kotvy, bouráme, odsáváme, čistíme, utěšňujeme i betonujeme. V našich vodách je však běžně viditelnost jen do 30 centimetrů, takže jsou k takovým činnostem zapotřebí zkušenosti, dobrý hmat a velká představitivost," uvedl Jan Prokeš, který spolu s kolegy v letech 2014 až 2017 na jezu v Hněvkovicích upravoval plavební komoru pro průjezd plavidel o nosnosti do 300 tun a nově zde budoval pohyblivý jez s víceúčelovým koridorem pro migraci vodních živočichů, průjezd vodáků a převádění povodňových průtoků. Nová protipovodňová opatření téměř zdvojnásobila bezpečnost vodního díla i ochranu obyvatel pod ním.

**Vodní dílo Hněvkovice se nachází 5 km jižně od Týna nad Vltavou a 29 km severně od Českých Budějovic. Spolu s vodním dílem Kořensko jsou nejnovějšími stupni Vltavské kaskády vybudovanými v letech 1986 až 1991. O stupni Hněvkovice se uvažovalo už bezprostředně po 1. světové válce, ale ke skutečné realizaci se přistoupilo až v souvislosti s výstavbou jaderné elektrárny Temelín, pro kterou bylo nutné zabezpečit spolehlivý odběr technologické vody.**



Napuštěná plavební komora, pohled proti směru toku vody.

Zdroj: Metrostav a.s.



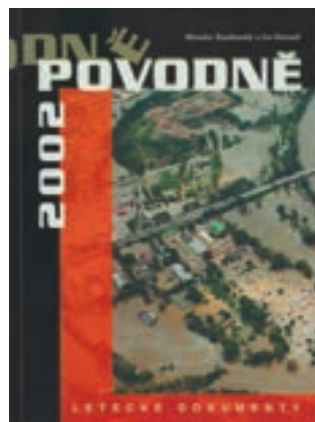
# POVODNĚ 2002 FOCENÉ Z NEBE

**Prof. Ing. Miroslav Raudenský, CSc.**

Letecké fotografie z povodní v roce 1997 na Moravě a ve Slezsku a v Čechách v roce 2002 jsme zhotovovali s kolegou pilotem Ivo Dorazilem z hornoplošníků Cessna. Tyto letouny umožňují otevřít při letu okno, které se odklopí nahoru pod křídlo a tak má fotograf nerušený výhled. Využívali jsme také toho, že jsme oba piloti a tak bylo možné podle potřeby fotit z obou stran. Dnes je vlastně překvapivé jak se tenkrát dělala letecká fotografie – fotila se opravdu z letadla. Dokonce jsme všechno fotili na filmy, protože v té době byla digitální fotografie v plenkách. Toto vše dnes zvládají drony a řídí se pěkně v klidu ze země.

V době obou povodní byl vzdušný prostor v zasažených oblastech uzavřený a vstup do něho měly povoleny pouze letouny záchranných složek. My jsme ale již dlouho před tím fotili některé lokality, zejména velké firmy, pro pojišťovny a pojišťovny měly zájem o dokumentaci povodní. Nejednalo se o zájem o jednotlivé objekty, ale pojišťovny si takto chtěly ověřit mapy záplavových oblastí, které mají k dispozici pro stanovení rizik. Takže jsme touto cestou dostali povolení od Úřadu pro civilní letectví pro provedení letů. Nakonec takto vzniklo přes tři tisíce snímků a některé z nich skončily v publikaci Povodně 2002, kterou jsme vydali v témže roce.

Pro zajímavost uvádím, že jsme se s Úřadem pro civilní letectví potkali ještě jednou, tedy po povodních a dodatečně



*Titul knihy Povodně 2002*

a skončilo to pokutou pro nás, piloty odpovědné za provedení letu. V době focení, když jsme se z jihu podle Vltavy přibližovali k Praze, byla na Ruzyni v požívání dráha 30 a přilétávající letouny přelétávají Vltavu přibližně nad barrandovským mostem. Takže už někde u Chuchle nás řídící letového provozu požádal, abychom vyklesali asi tři sta metrů nad řeku a nepředstavovali tak kolizní provoz pro letouny přilétávající na Ruzyni. Takto jsme pokračovali nad řekou, ale museli jsme se vyhnout zakázanému pro-

storu „pražský hrad LKP1“, který zasahuje až po Karlův most. Výsledkem bylo, že jsme přelétali Václavské náměstí asi sto metrů nad sochou svatého Václava, což ovšem odporuje předpisům, které vyžadují minimální výšku 300 metrů nad souvislou zástavbou. Proto ta pokuta. Tak to byl takový veselý příběh z natáčení.



*Povodeň 2002 na přehradě Orlík*



*Holešovice a Karlín byly nejvíce postižené čtvrti v centru Prahy*



*Povodeň 2002 zaplavila v Praze část Malé strany a Kampu*



*Terežín se octl pod rozsáhlým jezerem*



*Labský kaňon v Děčíně – Loubí plný vody během srpnových povodní 2002*

# Za 20 let od katastrofální povodně roku 2002 významně pokročila ochrana před povodněmi



V těchto dnech si připomínáme uplynutí 20 let od katastrofální povodně, která nejvíce zasáhla právě povodí řeky Vltavy. Druhá vlna srážek následovala 10. srpna 2002, jen čtyři dny po první vlně, a zasáhla celé území povodí Vltavy. Na vodohospodářském majetku ve vlastnictví státu, se kterým hospodaří Povodí Vltavy, způsobila povodeň škody za 2,6 mld Kč. Ty se podařilo odstranit do roku 2005, za významné podpory státu. Kromě toho, státní podnik Povodí Vltavy investoval v posledních dvou dekádách, opět s výraznou finanční podporou státu, cca 4,9 mld. Kč na opatření k ochraně před povodněmi, které ochrání životy více než 111 000 obyvatel a majetek přesahující hodnotu 5,4 mld. Kč. Další opatření na ochranu před povodněmi jsou ve výstavbě, nebo se připravují.

Druhá vlna srážek následovala pouhé čtyři dny po první vlně, ovšem za výrazně odlišných podmínek. Situaci mezi první a druhou vlnou srážek zhoršoval výskyt lokálních přívalemých dešťů s úhrny 30 až 55 mm, místy i 100 mm/m<sup>2</sup>. Navíc, mimořádné nasycení povodí způsobilo, že nástup druhé vlny byl po těchto srážkách mimořádně rychlý. Nedocházelo již prakticky k žádné infiltraci vody a většina srážek odtékala po povrchu do vodních toků. Tato druhá vlna zasáhla stejné území jako vlna první, a kromě toho ještě povodí Sázavy. Na počátku této vlny byla zasažena převážně Šumava, kde 11. srpna 2002 dosahovaly úhrny srážek 100 až 130 mm/m<sup>2</sup>. O den později bylo zasaženo celé území povodí Vltavy s úhrny 20 až 60 mm, a místy až 100 mm/m<sup>2</sup> – vše do již extrémně nasyceného půdního profilu. Kulminace na Vltavě v Praze dosáhla povodeň 14. srpna ve 12.00 hod. při průtoku 5 160 m<sup>3</sup>/s, který odpovídal pětisetleté vodě, v následujících dnech průtok stupňovitě klesal v závislosti na snižování odtoku z Vltavské kaskády. Pod úroveň 3. stupně povodňové aktivity (1 500 m<sup>3</sup>/s) klesl až 18. srpna 2002.

Obnova poničeného státního vodohospodářského majetku začala prakticky ihned po opadnutí povodně. Mezi roky 2002 a 2005 vynaložil státní podnik Povodí Vltavy do odstraňování povodňových škod částku 2,416 mld. Kč, z nichž 1,996 mld. Kč představovala podpora státu, především v rámci programů Ministerstva zemědělství a Ministerstva dopravy, v menší míře pak Fondu solidarity EU. Z vlastních zdrojů podnik vynaložil sumu 420 mil. Kč. Za tuto relativně krátkou dobu se podařilo obnovit porušené profily koryt vodních toků a vodních děl, obnovit porušené protipovodňové hráze, a vybudovat účelné stabilizační stavby. Mezi nejvýznamnější opravy lze jmenovat například sanace protržené hráze vodního díla Soběnov na řece Černé nebo oprava tzv. vývaru na přehradě Orlík, anebo obnovu pravého břehu a protipovodňové hráze ve městě Veltrusy.

Ruku v ruce s odstraňováním povodňových škod věnoval, a stále věnuje, Povodí Vltavy soustavnou pozornost i další prevenci v ochraně před povodněmi. „Opatření na ochranu před povodněmi realizujeme proto, abychom snížili negativní dopady povodní a v maximální možné míře snížili riziko ztrát na životech našich spoluobčanů a jejich majetku. Prevenci před povodněmi považujeme za velmi důležitou, a to zejména ve vztahu k různým klimatickým scénářům, dle kterých se zvyšuje extrémicita srážek, a tedy i vznik povodní, ale současně i extrémicita sucha a nedostatku vody,“ přibližuje

Petr Kubala, generální ředitel Povodí Vltavy.

Od roku 2002 byla vybudována v rámci územní působnosti státního podniku Povodí Vltavy opatření na ochranu před povodněmi na 59 místech tam, kde se povodně vyskytují nejčastěji (viz mapka v příloze). Opatření na ochranu před povodněmi byla budována jak ve velkých městech, tedy například v Praze, Českých Budějovicích a v Plzni, tak i v menších městech, jako například ve Veselí nad Lužnicí, v Plané nad Lužnicí, Soběslavi, Dráchově, Berouně, Králové Dvoře, Strakonících, Písku, Zruči nad Sázavou, v Sázavě. Další opatření na ochranu před povodněmi jsme vybuďovali na vodních dílech, se kterými náš podnik hospodaří (Lipno I, Lipno II, Římov, Novořecké hráze a Novořecké splavy, Hracholusky, Pílská v Brdech, Pílská ve Žďáru nad Sázavou, Suchomasty, Dráteník, Zászkalská). Dále jsme vybuďovali rovněž několik nových poldrů (suchých nádrží), jako například Poldr Chouzovy a suchou nádrž Bílsko.

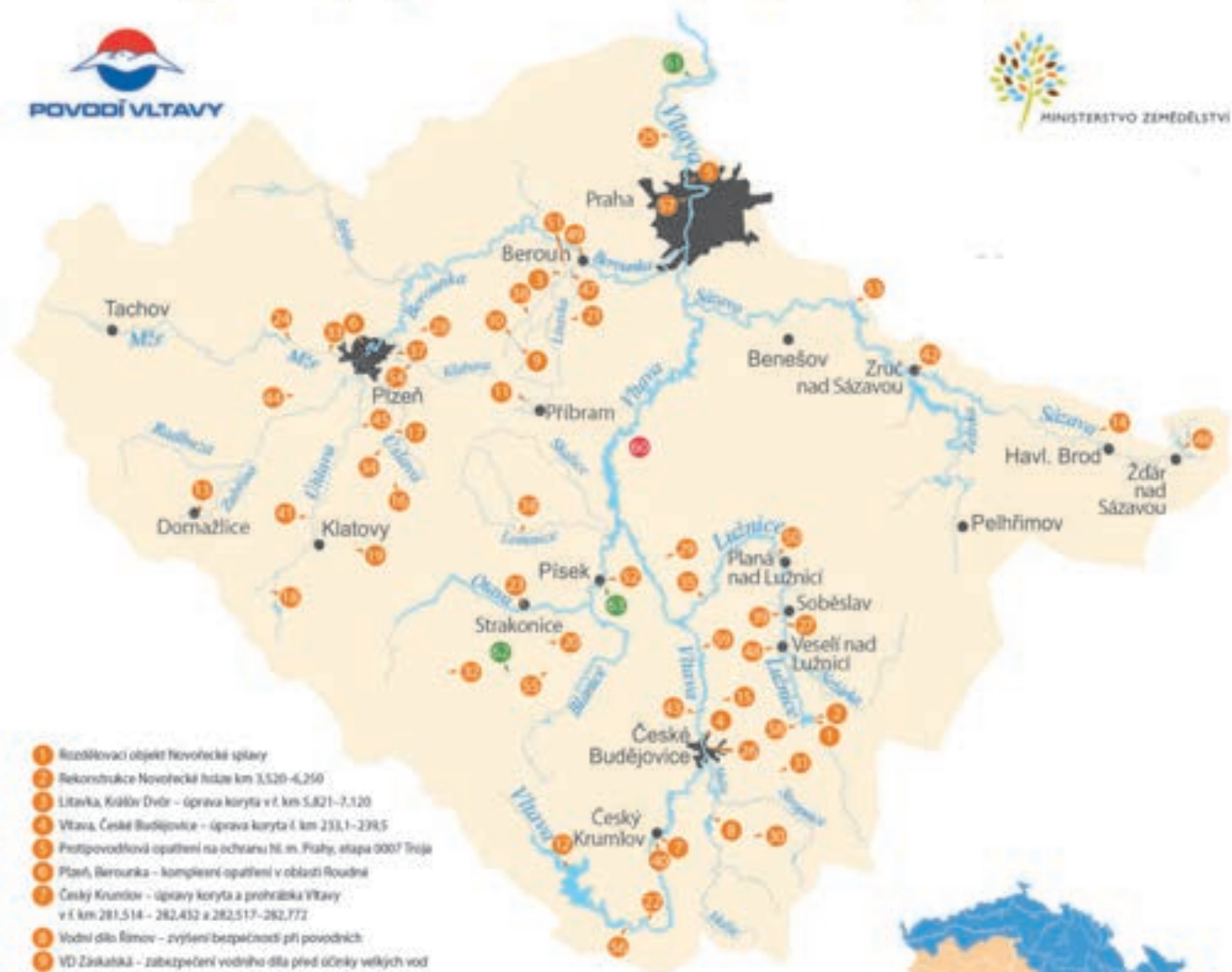
V rámci čtyř dosavadních etap programu „Podpora prevence před povodněmi“, jehož správcem je Ministerstvo zemědělství, proinvestovalo Povodí Vltavy cca 4,9 mld. Kč, z toho téměř 580 mil. Kč z vlastních zdrojů podniku, Všechna tato opatření ochrání dohromady životy více než 111 000 obyvatel a majetek v hodnotě více než 5,4 mld Kč.

**„Ve vazbě na povodeň z roku 2002 I jsme koncem roku 2021 zahájili výstavbu opatření na ochranu před povodněmi na vodním díle Orlík, spočívající ve výstavbě doplňkového bezpečnostního přelivu Jde o strategicky významnou investici ve výši téměř 1,8 miliardy korun, která výrazně zvýší míru ochrany tohoto klíčového vodního díla Vltavské kaskády před velkými vodami a současně dále zvýší ochranu životů a majetku více než 240 000 obyvatel na dolním toku Vltavy. Nabízí se otázka, proč až v roce 2021, ale výstavba tohoto opatření vyžadovala dlouhou přípravu, mnoho odborných posouzení, včetně zapojení zahraničních expertů i ověření na fyzických modelech. Nakonec byla skupinou expertů vybrána právě tato varianta. V současné době připravujeme i další opatření na ochranu před povodněmi, a to v Lužici nad Vltavou, na Mehelnickém potoce v Písku, ve Volyni, v Klatovech – Lubech, v Plavu, Nýřanech, Dobřichovicích, Loděnicích, v Kralupech nad Vltavou, a dále soubor opatření na Drnovém potoce. Počítáme přitom s tím, že opět využijeme programové financování v rámci připravovaného programu Podpora prevence před povodněmi V Ministerstva zemědělství. Programy prevence před povodněmi Ministerstva zemědělství fungují výborně,“ uzavírá Petr Kubala.**

Povodně 2002 na soutoku Vltavy a Labe vytvořily rozsáhlé jezero



# Stavby protipovodňových opatření realizované státním podnikem Povodí Vltavy v rámci programu 129 120 Podpora prevence před povodněmi I.–IV.



1. Řezávací objekt Novolečká hráz
2. Rekonstrukce Novolečká hráz km 3,520–4,250
3. Litavka, Králův Dvůr – oprava koryta v ř. km 5,821–7,120
4. Vltava, Česká Budějovice – oprava koryta ř. km 233,1–239,5
5. Protipovodňová opatření na ochranu hl. m. Plzně, etapa 0007 Třeba
6. Plzeň, Berounka – komplexní opatření v oblasti Roudná
7. Český Krumlov – opravy koryta a prohloubení Vltavy v ř. km 281,514 – 282,432 a 282,517–282,772
8. Vodní dílo Římov – zvýšení bezpečnosti při povodních
9. VD Zákabák – zabezpečení vodního díla před účinky velkých vod
10. VD Dráček – zabezpečení vodního díla před účinky velkých vod
11. VD Písek a Příbram – zabezpečení VD před účinky velkých vod
12. VD Lipno I – zvýšení retence – opatření v nádti
13. Domažlice, protipovodňová opatření – žkapační dílny
14. Žkapační dílna pravotočného přítoku č. 4 Krupského potoka
15. Žkapační dílna Otava
16. Žkapační dílna Chocovice
17. Žkapační dílna a ochranná hráz Otava u obce Otava
18. Žkapační dílna Nýzsko
19. Žkapační dílna Boleslav
20. Žkapační dílna Čelčice
21. Žkapační dílna Štěpán
22. VD Lipno II. – zvýšení bezpečnosti vodního díla při povodních
23. Protipovodňová opatření města Strakonice
24. VD Hracholusky – rekonstrukce závažné bezpečnostního přelivu
25. Protipovodňová ochrana města Větravy
26. Protipovodňová ochrana Jitákovského náhledu ul. Budějovská – Nový most
27. Protipovodňová opatření obce Dráček
28. Žkapační dílna Chomlenka v obci Radčice
29. Žkapační dílna Bernartice
30. Žkapační dílna Bukovického potoka
31. Protipovodňová opatření Libín
32. Žkapační dílna Radhošťský a Selský potok
33. Žkapační dílna Malesice
34. Polná Chotusky
35. Protipovodňová opatření Bechyně – Záhoří
36. Hlavice, Černý potok ř. km 12,9–13,3
37. Ochranná hráz Dyšina – Nová Huť, Klabava ř. km 7,304–8,383
38. Protipovodňová opatření města Blatná
39. Soběslav – protipovodňová opatření
40. Vltava, Český Krumlov – oprava jasu Jelení lávka ř. km 282,490

1. Protipovodňová opatření lokality Světlá, obec Dolany
2. Zruč nad Sázavou – protipovodňová opatření
3. Sedlec – protipovodňová opatření, žkapační dílna pod silnicí I. třídy V/20
4. Žkapační dílna – Blatná
5. Protipovodňová opatření Fredenice
6. VD Písek u Zdrů nad Sázavou, zvýšení bezpečnosti VD při povodních
7. VD Suchomasty – zabezpečení VD před účinky velkých vod
8. Protipovodňová opatření – Veselí nad Lužnicí
9. Protipovodňová ochrana města Beroun
10. Pláná nad Lužnicí – protipovodňová opatření
11. Protipovodňová opatření na Litavce – I. etapa, úsek Králův Dvůr
12. PPO Pluak
13. PPO Sázava
14. VD Klabava
15. Polná Blatná
16. VD Lipno
17. Čertůvka – ústí
18. Rekonstrukce Novolečká hráz 6,190–3,550
19. VD Hnědkovice – zabezpečení VD před účinky velkých vod

### V realizaci

- VD Otava – zabezpečení VD před účinky velkých vod

### Připravované

- PPO Lužec nad Vltavou – ochranná hráz
- PPO Ústí
- PPO Mělnický potok

VD = vodní dílo

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



Jez Doksany, Povodí Ohře



Plavební komora Hluboká nad Vítavou, Ředitelství vodních cest ČR



Jez Hněvkovice, Ředitelství vodních cest ČR



Plavební komora na jezu Hněvkovice, Ředitelství vodních cest ČR



Vrata plavební komory Hněvkovice



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



Molo Smíchov



# Život není takový – je úplně jiný (87)

Ing. Josef Podzimek

**„Novináře můžeme rozdělit na dva druhy. Jedni píšou víc, než vědí, druhí zase víc vědí, než píšou.“**

Egon Ervín Kisch

Minulé číslo našeho časopisu Vodní cesty a plavba jsem plnil informacemi o knížkách, časopisech a dalších materiálech o vodním koridoru Dunaj-Oda-Labe. Nyní bych se vrátil v čase převážně k novinovým článkům na stejné téma. Omezím se pouze na tituly a několik náhodně vybraných moudrých. Čtenář sám posoudí jejich úroveň a objektivitu novinářů. Nejrozsáhlejší a nejméně objektivní byl článek z novin HALÓ SOBOTA z 8. prosince 1989.



Ještě rozsáhlejší byl článek v Technickém týdeníku z roku 1990. Tento článek od autorů Ing. Jaromíra Kubce, CSc. a Ing. Josefa Podzímky na 10 stránkách velkého formátu podrobně informoval o vodním koridoru D-O-L z různých hledisek.



Již v následujícím roce 1991 uveřejnily Hospodářské noviny následující článek:



V témže roce (1991) v novinách Ekonomika a Finance vychází článek:



Přeskočím do roku 2004, kdy v Mladé Frontě dnes vyšel následující článek:



V roce 2005 vyšel alespoň trochu objektivní článek dotýkající se také územních rezerv vodního koridoru D-O-L.



# Česko by se mohlo propojit se třemi moři

## Vláda rozhodne o osudu projektu vodního koridoru Dunaj–Odra–Labe

Jiří Novotný

Česká republika by se mohla propojit 500 kilometrů dlouhým vodním koridorem Dunaj–Odra–Labe s Černým, Severním a Baltským mořem.

Zastánci tohoto projektu o jeho realizaci usilují už od 19. století. A Topolánkova vláda má ještě letos rozhodnout, zda pro trasu průplavu ponechá územní ochranu, nebo ji zruší.

Na posouzení reálnosti tak obřího projektu byla vládním usnesením ze 17. května 2006 ustanovena meziresortní komise, v níž jsou zástupci ministerstev pro místní rozvoj, dopravy, zemědělství a životního prostředí.

### MD chce uhlásit odhranu trasy

Komise se schází a posuzuje, zda má územní ochrana trasy v dotčených krajích smysl. Na základě závěrů komise by pak vláda měla do letošního 31. prosince definitivně rozhodnout.

potvrdil Právu ředitel odboru vodních cest ministerstva dopravy (MD) Vít Šimonovský.

Pro projekt je to osudové rozhodnutí. Na otázku, co v této věci prosazuje ministerstvo dopravy, Šimonovský odpovídal: „Chceme uhlásit územní ochranu projektu. Podle nás má vodní koridor Odra–Dunaj–Labe budoucnost, i když s jeho realizací nelze do roku 2020 počítat. Rozhodně bychom semlí zrušením ochrany vůči příštím generacím možnost průplav vybudovat.“

Podobný názor má šéf Ředitelství vodních cest ČR Miroslav Šefara: „Je strategicky nezbytné udržet i nadále územní ochranu celé trasy pro budoucí dopravní spojení a nepřipustit, aby byla zastavena.“

Čas, kdy se bez středoevropské magistrály nepějde obejít, podle Šefary nevyhnutelně přijde. Vyhládky si to zejména problémy s ropou. „Je přitom nutné si uvědomit, že výstavba vodního koridoru by trvala nejméně deset let,“ upozornil Šefara.



Neustále rostoucí dopravní zážitek podle něj už brzy nepějde zvládnout akcentem na silniční dopravu, ale rozvojem vodních cest a železniční přepravy. Kromě lodní dopravy a rekreační plavby by průplav mohl sloužit

i jako účinné protipovodňové opatření.

Od roku 1873, kdy byl vypracován vůbec první projekt, se navrhaná trasa průplavu Dunaj–Odra–Labe několikrát změnila. Také dnes existují hned

čtyři varianty. Podle nich by koridor měl na dole dunajskou vodní cestu navázat buď v Lobau u Vídně, nebo u slovenského Děvína.

„Počítá se s třemi větvemi: Labe–Přerov o délce 160 kilo-

metrů, Přerov–Odra (150 km) a Přerov–Dunaj (190 km). Na celé 500kilometrové trase je plánováno 32 plavebních komor,“ upřesnil Šefara.

Významnými říčními přístavy na území ČR by se kromě Přerova měly stát i Blatce, Hodonín a Pančovice.

V roce 1977 se odhadovalo, že na celý vodní koridor bude nutné vynaložit asi 205 miliard korun, tedy přes 400 miliard na kilometr. V dnešních ceních stavebních prací by ale celkové náklady přesáhly 300 miliard korun, což jednotlivé středoevropské státy nejsou schopny samy ufinancovat.

Celou stáletou historií i současnou snahu o vybudování říční magistrály podrobně popisuje nová kniha Křižovatka tří moří, jejímž autory jsou předseda správní rady o. p. s. Plavba a vodní cesty Josef Podzimek a specialista na vodní dopravu Jaroslav Kubec. Včera večer se v pražské Jindřichově věži konala autogramiáda. Součástí zde byla zahájení výstavby Vodní koridoru Dunaj–Odra–Labe, která potrvá až do 31. prosince.

V roce 2009 jsem namátkově vybral tři články:

Zvlášť rozsáhlý a objektivní článek vyšel v časopisu:

**Bendl chce urychlit stavbu děčínské jezů**  
Zlepšení plavebních podmínek na Labe podporuje i Evropská unie • Barelí má o EIA rozhodnout do června

Tak má vypadat podle záměru Ředitelství vodních cest ČR budoucí děčínský plavební stupeň.

**Jiří Novotný**  
Nový plavební stupeň na dolním Labe v Děčíně, jehož stavbu má léta čekající ministerstvo životního prostředí (MŽP), by se v dohledné době měl přerušit jen kvůli stavbě. Urychlit to chce ministr dopravy Petr Bendl (ODS).

„Dovědím, že v přípravě této stavby jdeme do finále. Ministru životního prostředí Martinu Bursíkovi se bude snažit přesvědčit, že už jsme učinili vše, aby jen nepošel nejen doprava, ale byl i skvělým ekologickým projektem,“ řekl Petr Bendl po jednání s koordinátorkou EU pro vízovazobnost vodní dopravy Karolou Prošovou, již tento říční pověří Evropská unie.

Návrhová Právošová navrhla v minulosti třikrát DNÚ i Prahu, aby se seznámila se situací. Na setkání s novináři pak zdůraznila, že vodní doprava je nejekologičtější způsob dopravy a v západní Evropě je proto velmi plně podporována.

„Jako reprezentantka Evropské komise se snažím přiblížit tomu, kde jsou problémy. Dokončení nového plavebního stupně na Labe přineslo na veřejnost přehlednost pro rozvoj vodní dopravy mezi Českou republikou a Německem, Vídní, že se obě strany snaží na politickém úrovní jezů.

**Rejdáři přicházejí ročně o miliardu**  
Rejdáři třetí, že kvůli neexistenci jezů přicházejí ročně o jedny až dva miliardy korun, protože lodí nemohou kvůli úzké hladině jezů vyplout.

„Aby se vyhovělo i ekologům, vládní Ředitelství vodních cest ČR v projektu řadu změn. Nemají se už například stavět plavební stupně, ale jen jeden v Děčíně, na němž bude vodní elektrárna, schopná absorbovat vlny obyvatel tohoto města, jez bude i účinným protipovodňovým opatřením a chybět nebude ani rybní přechody či zachytávací mřížové bariéry.“

„Je smutné, že kvůli čtyřem letům splněným kilometrem Labe mezi Štětím nad Labem a hranicí s Německem nemohou rejdáři v dohledné budoucnosti plně využívat 250 kilometrů kvalitních vodních cest, které už byly opatřeny a splňují potřebné parametry,“ poznamenal si Bendl.

Topolánkova vláda schválila v dubnu 2007 harmonogram rozvoje dopravní infrastruktury ČR, jenž pro vodní dopravu počítá s úlohou 7,3 miliardy korun. Peníze na nový plavební stupeň tedy jsou a čeká se pouze na souhlas Bursíkovi.

„Dovědím, že česká vláda naple zvládne, jak projekt jezů prosadit. Pro ČR jsou vízovazobnostní ústí je přece výhodnější než přístav k moři,“ uvedla v té souvislosti Právošová.

**sondy**

**Exkluzivní odhalení**

**revue**  
PRO SEBEVĚDOMÉ ZAMĚSTNANCE A FIREMNÍ KULTURU

**Proč politici brání stavbě století? Česko má na dosah cestu k moři!**

12/2009

Cena 31 Kč, pro předplatitele 29 Kč



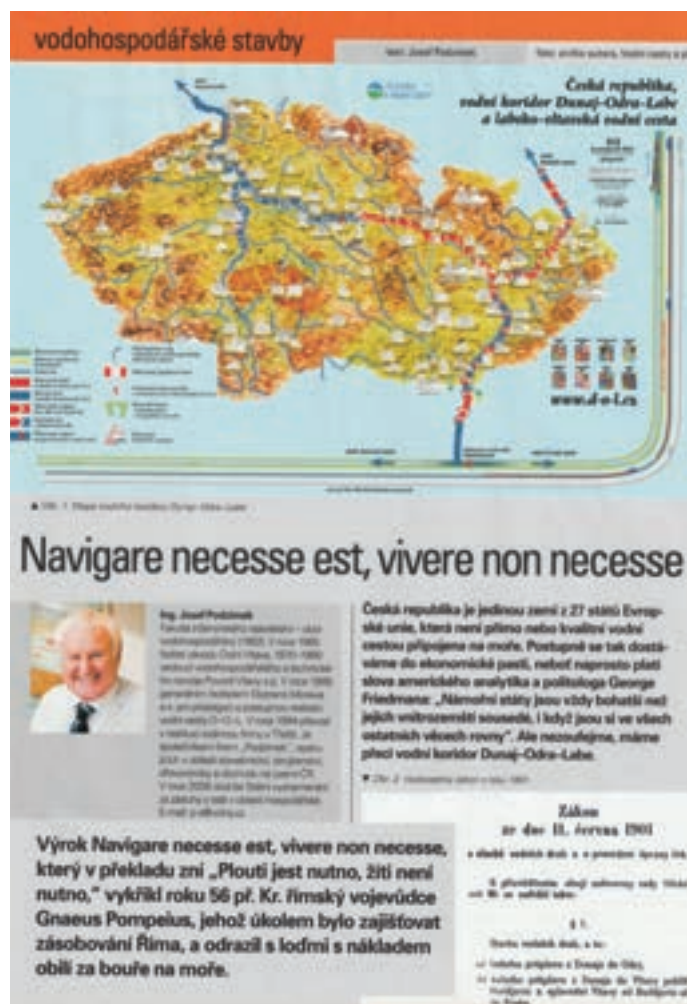
Těž v roce 2009 v časopisu Politik a byznys vychází článek:



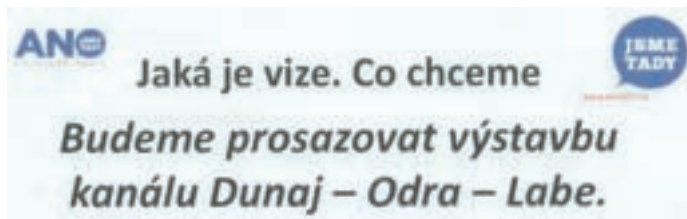
V roce 2010 vychází článek Kdy dostavíme víceúčelový vodní koridor Dunaj-Odra-Labe:



Časopis stavebnictví v roce 2011 uveřejnil rozsáhlý článek:



Bez zajímavosti není ani vize politického hnutí ANO z roku 2013:



V roce 2013 na doporučení prezidenta České republiky Miloše Zemana byl zpracován věcný návrh zákona o Dokončení vodního koridoru Dunaj-Oda-Labe.

## DOKONČENÍ VODNÍHO KORIDORU DUNAJ-ODRA-LABE

VĚCNÝ NÁVRH ZÁKONA

Mapa zhotovilařství a odbornosti vodních cest z roku 2007

Mapa zhotovilařství vodních cest z roku 2013

Avšak již za dva roky intenzivní práce pro zahájení výstavby vodního koridoru D-O-L následuje článek z roku 2015:

# Tok potápí vodní nákladní dopravu

### Jiří Novotný

**Vlastrovská nákladní vodní doprava je kvůli dlouhodobému neřešenému problému v kritickém stavu.**

Na jejího záchyby nyní spějí ministr dopravy Das Toč (za ANO), který rozhodl, že provozová

**Porušení dohod partnerů v tripartitě považujeme za naprosto nepřijatelné**

Svar dopravy v dopise premiérovi

vizitě přistavit a řídicích lodí nedostanou od státu slibovaných 460 milionů korun.

Dotace měla dopravním kompenzovat škody z posledních, a hlavně absence účinného plavebního stupně, jenž by umožnil plavbu po Labi po většinu dne v roce. O tom, že se lodě této pomoci od státu po dlouhých letech obřížně vyjednávají dožít, ujišťoval loni v říjnu na rašední tripartitě, jehož se zúčastnil i prezident Miloš Zeman, šéfkdý ministr dopravy Antonio Prchal (ANO).

„V ta chvíli se mohlo zdát, že

česká vodní doprava je zachráněna. Počt, co Prchal vyřídil Toč, vlak nastal oheč o 180 stupňů a nový ministr dopravy odmlá slob svého předchůdce splnit,“ postokrál si Prchal předobedá setke vodní dopravy Svazu dopravy ČR Milan Raba.

Na rašední pracovního října pro dopravu a infrastrukturu, kekt se konočo 3. března, Toč sdělil, že řídicí dohoda z tripartity neplní, protože na ni nejsou zdroje. Navíc uvodil, že pokud by stál rejdafim kompenzoval stryky za dne, kdy nemohli kvůli vysokému nebo nízkému stavu vody plout, musel by podobnou logiku použít i v případě jiných skupin.

Svar dopravy mrgoval na zrušení dotace 12. března dopisem premiérovi Bobořavu Sobotkovi (ČSSD). „Porušení dohod partnerů v tripartitě považujeme za naprosto nepřijatelné. Nemí přece močt, aby každá výměna ministra znamenala zásadní oheč v přístupu k vodní dopravě,“ uvádí se v dopise.

Na otázku, jestli už se dopis premiérovi nějak reagoval, odpověděl Raba. „Zatím ne. Důvodem je nejedná jeho pracovní přítelost.“

Rejdaf si už roky stěžují, že stát je ve svornosti s jinými obory doktrínovane a neřešením problému postupně likviduje řídicí do

### Váhání i s projektem Dunaj-Odra-Labe

Toč také sdělil se studii proveditelnosti dokončení vodního koridoru Dunaj-Odra-Labe, který se snaží prosadit prezident Zeman. Studii přitom požaduje Evropská komise pro navržení tohoto projektu do evropských dopravních plánů poté, co byl v řícu 2011 vyřazen na listinu třejdlejšího námořníka ministra dopravy Lukáše Hnplka.

Komise byla nedávno pokřtěna Evropským účinným dromem, že v posledně dekadě neudělala takřka nic pro rozvoj vodní dopravy v EU, ač si to učila jako jednu ze svých priorit. Evropská komise na kritiku mrgovala přílibem, že v námořnictví obdobě skutečně dojde k rozvoji vodních cest a budou podporovány strategické investice v této oblasti.

Očekává orlem zůstává, jak by chlo ministerstvo dopravy napomoci svoji vodních cest s ČR, když tačedná projekty nezařadilo do svého operačního programu Doprava.

Vývoj pokračuje

## Prezident republiky se setkal s krajskými koordinátory projektu vodního koridoru D-O-L

13. září 2016

## Dokončení vodního koridoru Dunaj-Odra-Labe: Není otázkou zda, ale kdy!

# > 2039 <

Ministerstvo dopravy ČR zahájilo k 1. září 2013 přípravu dokončení vodního koridoru D-O-L. Příprava a realizace této koncepce nese všechny znaky moderních metod integrovaného plánování. Ministerstvo dopravy ČR bude proaktivně spolupracovat s ostatními resorty, stejně jako s kraji, obcemi a zájmovými svazy.

Vicetřetový vodní koridor Dunaj-Odra-Labe je koncepcí zahrnující veškeré srovnatelné vodohospodářské stavby a vaučbu na rozvojové infrastrukturu projekty regionů, měst a obcí. Jednotlivé díly úseky mají multifunkční efekty a budou mít okamžitý přínos pro hospodářskou ochranu území nebo hospodářský a regionální rozvoj. Velký důraz bude kladen na problematiku ochrany životního prostředí.

<b>Základní milníky koncepce:</b>	
Stavba provozního stavu	2013-2014
Integrace s dotčenými státy na vodní úseky a financování	2013-2017
Integrace s kraji a obcemi, aktualizace územních plánů	2014-2017
Zpracování koncepce a posouzení v procesu SEA	2014-2015
Realizace úseků vodních koridorů v protipovodňové funkci	2016-2021
Posouzení dokončení vodního koridoru D-O-L pro přístavby vodní dopravy a zejména vodních cestních úseků – pro úseky	2021-2039

Náš stát má v tom klíčové postavení. Buďte toho vpružně sání, anebo o toto své dominantní postavení ve střední Evropě přijdeme. Nepochopili tuto nutnost znamená vyřadit se z nebezpečí, že svůj nájeď přlo ná, proti nám nebo bez nás.

J. A. Bala  
Budujme stát pro 40 000 000 lidí

„Já si myslím, že investiční akce tak velkého rozsahu, jakým je vodní koridor Dunaj-Odra-Labe, by si rozhodně vyžadovala speciální zákon. Předkládat by ho měla samozřejmě vláda, v nejhřším případě skupina poslanců nebo senátorů. Zákonnodárnou iniciativu mají i kraje, takže tento zákon mohou předložit i krajské zastupitelstva.“

Miloš Zeman  
prezident České republiky

## ČR i Polsko připravují splavnění Odry, vzniknout by tak mohla první část kanálu Dunaj-Odra-Labe

26. května 2018 v 08:13

Průmyslu na Ostravsku by mohlo pomoci splavnění lky Odry - z polského města Kožle až do Ostravy. V Bohumíně o tom jednali zástupci státních úřadů obou zemí. Jak v Česku, tak i v Polsku už vznikají studie, které určí nejlepší trasu pro budoucí lodní dopravu.



Polská i česká strana si jako národní lky Odry až do Ostravy (Bohumíně) připravují studie, které určí nejlepší trasu pro budoucí lodní dopravu.

„Splavnění Odry alespoň k hranici a provizorní přístaviště. Měly bychom udlít všechno, aby se k tomu následující generace alespoň dostala.“ říká Jan Světlík ze státních úřadů v Bohumíně, který patří mezi dlouholeté zastánce splavnění Odry. A přidává se i úřady.

„Já to vnímám v duchu hesla Jde je vůle, tam je cesta“. Jako realizovatelné rozhodně vnímám variantu propojení Kožle do Ostravy, než napojení po některých dalších řích nebo úsecích ostrovní zamyšleného propojení Dunaje-Odry-Labe.“ říká Vladimír Mana za ministerstvo životního prostředí.

**PRÁVO**  
PÁTEK 20. DUBNA 2017  
**Akademie věd mění komisi, která kritizovala Zemanův plavební kanál**

**Nechci kanál Dunaj-Odra-Labe**  
chci ale vysokorychlostní železnici.  
Marie Jurešková  
8. března v 18:54

Je dobré si připomenout konfrontaci názorů našich vrcholných představitelů uveřejněných v časopisu Vodní cesty a plavba

z roku 2018. Nejdřív projev prezidenta České republiky z 11. července 2018 a následně postoj tehdejšího ministra dopravy uveřejněný v Mladé Frontě dnes 14. července 2018.

## Projev prezidenta Miloš Zemana na schůzi poslanecké sněmovny 11. července 2018



„Proč je o výstavbě dopravní síti, jsem rád, že prezident Zeman zpraveně velmi podrobně materiál, který obsahuje údaje o základní a doplnění i ukázkové dopravní síti. A rád bych a vedu! Konstatuji, že nejdřív studie proveditelnosti dopravní síti má být odborný projekt vodní koridor Dunaj-Odra-Labe. Měly být, tedy projekty podrobnosti již Karel IV., František Josef I. a Jan Antonín Bafa to ve své knize Štěstěna už pro 47 miliónů šil šináci za jeden ze 37 neúspěšných projektů. A já jsem velice rád, že tato studie projektovaná na 15 let se směřuje k zrealizaci a že je se dojí její začátek. Ažpočítá začátek, přechodem, samozřejmě očekávám, že se objeví i pokračování i mezinárodních projektů. Zdeňk, nebylo přemýšlení, pro které je každý projekt přehledný, veřejnosti kromě je projektem megatransakcí.“

## Spojit Dunaj a Labe je sci-fi

Stvořit dává podle studie jen čar kanálu Dunaj-Odra-Labe. říká ministr dopravy Dan Těšil.



„Složitá studie podle studie jen čar kanálu Dunaj-Odra-Labe. říká ministr dopravy Dan Těšil.“

**TAK NEVIME. HOVORÍ OBA STATNICI O STEJNÉ STUDIÍ?**  
Nebo má pravdu Karel Čapek: **NOVINÁŘ:**  
„Nežli jsem nadarmo. Například jen co nenávisti se mi podařilo vyvolat!“

# Nesmrtelný kanál D-O-L

LIDOVÉ NOVINY | Pátek 22. prosince 2017

**UŽ TŘETÍ VLÁDA SE ZABÝVÁ SNEM PREZIDENTA ZEMANA O PROPOJENÍ DUNAJE, LABE A ODRY • Studie přijde na 22 milionů**

**Kanál Dunaj-Odra-Labe: od Karla IV. k Miloši Zemanovi**

**TOMÁŠ TOMÁNEK**

**PRÁHA** Všechny vlády, které vznikly za doba úřadování Miloše Zemana na Pražském hradi, měly jedno společné. Prezidentovi šly na ruku v jeho touze vybudovat gigantické vodní dílo, které by propojilo Labe s Odrou a Dunajem. Kanál známý pod zkratkou D-O-L, měl mezi prioritami „šlechdický“ kabinet Zemanova přítele Jiřího Rusnoka, následující vláda Bohuslava Sobotky (ČSSD) se zavázala vytvořit k němu příslušné podmínky. A porada nezůstává ani kabinet Andreje Babiše. Ládr ANO má v Zemanovi silného spojence. A posadil do programového prohlášení bod týkající se kanálu: „Po dokončení rozpracované studie proveditelnosti projektu vodního koridoru Dunaj-Odra-Labe rozhodne vláda o dalším postupu.“ uváděl dokument kabinetu, který bude 10. ledna lidat sněmovnu o vyslovení důvěry.

**Ministr Tok čeká na studii**  
Jak je vidět, formulace v prohlášení je opatrná. Zeman nemá záruku, že vláda dá připravené obřího projektu zelenou. Babiš si ponechává otevřená zadní vrátka vedoucí pryč od závazku plnit desítky let stavět monstrózní dílo za stamiliardy korun.

Studie proveditelnosti bude hotová v prvním čtvrtletí příštího roku. Nejprve se hovořilo už o lednu, její dokončení se ale zřejmě o něco odsune. „Jednáme se zpracovatelem o novém termínu. (Studie) bude na jaře,“ potvrdil Těšil mluvčí ministerstva dopravy Tomáš Neuhájek.

**Myšlenka na propojení Dunaje s povodím Severního moře se zabýval už český král Karel IV. Roku 1375 uvážoval o spojení Dunaje a Vltavy kvůli dopravě zboží z Bémata přes Čechy do Brugg.**

**Nápad se pak vždy po nějaké době vnořoval. Projekt výstavby průplavu Dunaj-Odra schválily v roce 1873 obě komory vídeňského parlamentu. Stavbu ale ve stejném roce odsunula hospodářská recese.**

**Dne 16. března 1900 vzešla Obchodní a živnostenská komora v Praze požadavek, aby byl vybudován průplav Dunaj-Odra-Labe (D-O-L). V říjnu radl tuto myšlenku z českých poslanců jednomyšlně podporovali mladočeši.**

**Mezi zastánce urychlené výstavby vodní cesty Dunaj-Odra se řadil podnikatel Tomáš Bafa. Po jeho smrti se role propagátora zhostil jeho nevestin bratr Jan Antonín Bafa. Firma Bafa zaplatila polovinu nákladů na stavbu Bafovy kanálu v trase Otrokovic-Bahatce. Návrhy počítaly i s prodloužením této izolované vodní cesty k Dunaji a do Žiliny. Na Moravě byly také v kraměří, Spytšíně, Nedakovicích a Hodoníně.**

**Dunaj-Odra-Labe**  
trasa kanálu

**Plány na zbudování kanálu se objevují od samého počátku 90. let minulého století. V roce 1996 se jimi zabývala vláda Václava Klause.**

**Velkého zastánce má projekt i prezidentovi Miloši Zemanovi. Hlava státu za něj lobbuje, kde se dá. Pro svůj sen už získal slovenského premiéra Roberta Fica i bývalého polského prezidenta Bronislava Komarowského.**

**Na konci letošního ledna se Slovensko oficiálně připojilo k Česku a Polsku a pracovní skupině zabývající se projektem na propojení Dunaje, Odry a Labe. Země navíc podepsaly memorandum, které počítá s financováním vodní cesty z evropských peněz.**

Rok 2018 byl rokem zasvěceným studii proveditelnosti vodního koridoru D-O-L, jejíž zpracování bylo zahájeno v roce 2016 a finální znění dokumentu pak schválila Centrální komise v roce 2018.

# Studie k vodnímu koridoru Dunaj-Odra-Labe je veřejná

6.11.2018

Ministerstvo dopravy zveřejňuje finální znění studie proveditelnosti vodního koridoru Dunaj-Odra-Labe. Materiál je zároveň připravován k projednání na vládě. Z ekonomického hodnocení vyplynulo, že nejméně výhodnější je sledovat dále Dunajsko-Oderskou větev, Labská větev je investičně nejnáročnější a snižuje efektivitu celého koridoru. Studie proveditelnosti hodnotí přínosy investice ve výši až 585 miliard korun.

„Podle ekonomického hodnocení má smysl pokračovat v plánování vodního koridoru, který propojí řeky Dunaj a Odra. Centrální komise ministerstva dopravy navrhuje dále nesledovat Labskou větev z důvodu velmi vysokých nákladů na vybudování dlouhých plavebních tunelů. Vládě proto doporučujeme pokračovat v přípravě Dunajsko-Oderské části vodního kanálu, jehož odhadované náklady jsou 283 miliard korun,“ říká ministr dopravy Dan Ťok. Centrální komise Ministerstva dopravy proto doporučila sledovat Dunajsko-Oderskou větev celého projektu, vyjednávat s Polskem a Slovenskem místa přechodu koridoru ve spolupráci s oběma zeměmi provést hodnocení dopadů vodního díla na životní prostředí, tzv. SEA.



PRÁVO ○ SOBOTA 20. ŘÍJNA 2018 **ZPRAVODAJSTVÍ** STRANA 3

## Kanál Dunaj–Odra–Labe má šanci

Jiří Novotný

Stavba kanálu Dunaj–Odra–Labe (DOL), který by propojil Česko s námořními přístavy, byla z vodohospodářského, dopravního, energetického i rekreačního hlediska pro Česko efektivní. Vyplyvá to ze studie proveditelnosti tohoto obřího projektu, kterou nechalo vypracovat ministerstvo dopravy (MD).

Studie, kterou nechalo vypracovat ministerstvo dopravy, vyzněla pro stavbu kanálu příznivě

„Největší smysl má podle studie upravení a propojení Dunaje a Odry. Navíc labská větev koridoru kvůli vysokým investičním nákladům snižuje efektivitu celého projektu,“ informoval v pátek ministr dopravy Dan Ťok (za ANO).

Propojení všech tří řek by si vyžádalo 582 miliard korun, propojení Dunaje a Odry by podle předběžných odhadů vstalo na 281 miliard. Studie však navíc počítá se zaplacením určitých úrovních splavnosti, která v sou-

časnosti na řekách chybí. Byly by tedy potřeba ještě další investice, s nimiž studie nepočítá. Vypracování studie zadalo MD před dvěma lety sdružení DOL, složenému firmami Vodní cesty, Sweco Hydroprojekt a Aquatis. Cena za ni byla stanovena na 22,3 miliónu Kč. Projekt dostavby kanálu DOL prosazuje prezident Miloš Zeman. Spojence našel zejména v Po-

lsku, které myšlenku DOL podporuje. Ve Strategii rozvoje dopravy do roku 2020 má Polsko zakotvenou modernizaci Oderské vodní cesty a přípravu výstavby DOL na svém území.

Předešlá vláda Bohuslava Sobotky (ČSSD) ládkost Zemanu o vypracování studie nevybověla. Jak tehdy zdůrazňoval Sobotka, přednost má výstavba speciálních tratí pro rychlovlaky, která si vyžádá nejméně 400 miliard korun.

Projekt kanálu má i dnes řadu oponentů nejen z řad ekologů, ale i obcí. Jeho předpokládaná trasa je totiž zanesena v územních plánech a na Moravě blokuje rozsáhlá území, jež by jinak bylo možné využít pro stavbu by-

ti, nových silnic a tratí. Studie proveditelnosti však vymáhá pro stavbu kanálu DOL příznivě, a dává mu tak novou šanci na realizaci.

Závěry studie nyní projednají členové monitorovacího výboru složeného ze zástupců jednotlivých ministerstev, univerzít, krajů, zástupců Slovenska a Polska. Materiál pak posoudí centrální komise ministerstva dopravy a projde mezinárodním připomínkovým řízením.

„Následně bude studie předložena vládě ke schválení. V návaznosti na projednání materiálů vládou budou definovány navazující kroky, včetně hodnocení vlivu kanálu DOL na životní prostředí,“ řekl Ťok.

**Které vodní koridory by kanál propojil**

Severní moře, Británie, Irsko, Londýn, Francie, Paříž, Středozemní moře, PRAVO-1, Řím, Švédsko, Norsko, Baltické moře, Pobaltské státy, Varšava, Rusko, státy při Kaspickém moři, Středomoří, Blízký a Dálný východ, Bukurešť, Černé moře, Praha, Víděň, Bratislava, Budapešť, Odra, Labe, Dunaj, Danube, Elbe.

**NOVÁ KNIHA O DOKONČENÍ VODNÍHO KORIDORU DUNAJ-ODRA-LABE**

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

cena: 261 Kč

Souběžně zahájila kampaň proti vodnímu koridoru D-O-L senátorka Jitka Seitlová.



Zleva senátor Petr Orel (za Zelené), senátorka Jitka Seitlová (KDU-ČSL) a ředitel odboru strategie na ministerstvu dopravy Luděk Sosna

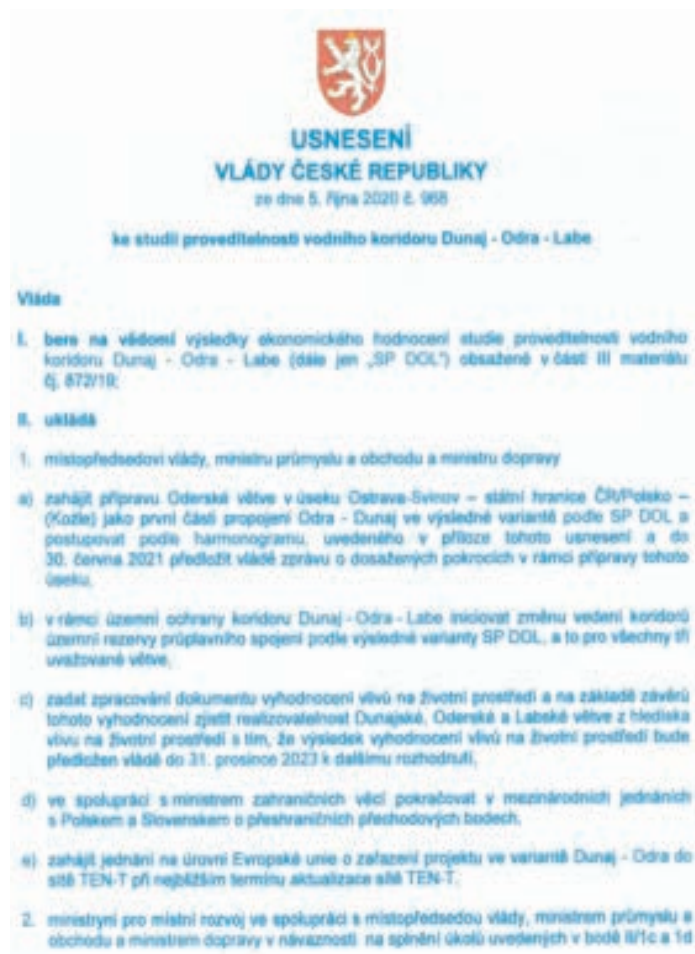
Na tuto naprosto negativní a neobjektivní kampaň reagoval Ing. Martin Pavel v televizi ČT24 dne 2.7.2019.

V témže roce vyšel článek 20. října 2018 ve zpravodajství v Právu.

V roce 2020 vydala ODS svou vizi 2020 ohledně vodních cest. Zajímavé je konstatování „Je nezbytné se nějak postavit k ochraně koridoru kanálu Dunaj-Odra-Labe.“

Přítom D-O-L podporovalo Polsko.


V témže roce 2020 vychází



V tomto roce 2020 se to rozjelo, ale pořád se ještě dalo dýchat. Byl to rok, kdy se bojovalo o Studii proveditelnosti, která měla vodní koridor D-O-L na věčné časy zakázat, ale ona vyšla

Hned následujícího roku se koalice Spolu opravdu vyjádřila. TOČÍ SE MI HLAVA.

Programové prohlášení vlády České republiky



Praha  
ledna 2022

### VODNÍ CESTY

- Budeme pokračovat v rozvoji vnitrozemské dopravy a rekreačního využití vodních cest.
- Zahájíme jednání s Německem o výměně českého přístavního území v Hamburku.
  - Zastavíme práce na projektu kanálu Dunaj-Odra-Labe. V místech, kde nebude účelné plánovat budoucí vodní díla, uvolníme současnou územní ochranu. Budeme naopak podporovat rozvoj šetrné vodní dopravy na stávajících tocích.

kladně, Co teď?

Tak jsme nějak přešlapovali.

V Hospodářských novinách 23. března 2021 vyšel článek:

■ Doprava

**Martin Biben**  
martin.biben@economia.cz



# Lodě by měly plout celý rok z Pardubic až do Hamburku. Hrozí však poškození přírody



Trváme na tom, aby se trasa kanálu vyhnula cennému území a nezasahovala do biotopů více než 70 chráněných druhů.

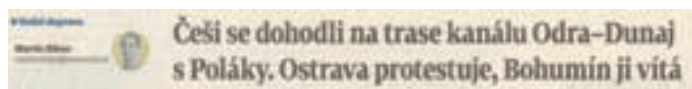


Téměř souběžně se speciálem DNES vychází 19.3.2021 velmi pozitivní názor Ing. Jana Skalického na vodní koridor D-O-L.

Pak to přišlo jako bomba.



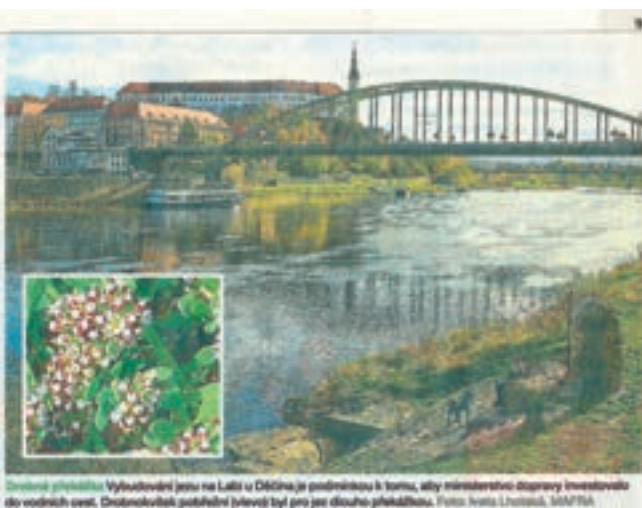
Následuje článek v Hospodářských novinách z 21.3.2021.



Z tohoto neuvěřitelného materiálu budu citovat pouze jednu pro vodní koridor katastrofální větu:

### ZASTAVÍME PRÁCE NA KANÁLU DUNAJ-ODRA-LABE A ZRUŠÍME ÚZEMNÍ REZERVY V DOTČENÝCH OBCÍCH.

V roce 2022 se již nikdo neodvážá psát příznivě o vodním koridoru D-O-L, ale o splavnění Labe se 21.7.2022 dočteme v Mladé frontě dnes:



V té době jsem ještě věřil, že vláda pro nával jiných starostí na vodní koridor D-O-L trochu zapomene. Jak jsem se mýlil. Téměř

jsem omdlel, když se mi se zpožděním dostal do rukou materiál, z kterého ocituji pouze několik vět.

## Návrh na zpracování aktualizace Politiky územního rozvoje České republiky z důvodu naléhavého veřejného zájmu za účelem zrušení územní ochrany formou územní rezervy pro celé průplavní spojení Dunaj-Odra-Labe

Materiál „Návrh na zpracování aktualizace Politiky územního rozvoje České republiky z důvodu naléhavého veřejného zájmu za účelem zrušení územní ochrany formou územní rezervy pro celé průplavní spojení Dunaj-Odra-Labe“ je zpracovaný **v návaznosti na Programové prohlášení vlády České republiky z ledna 2022**, ve kterém je v části doprava mimo jiné uvedeno: „**Zastavíme práce na projektu kanálu Dunaj-Odra-Labe.** V místech, kde nebude účelné plánovat budoucí vodní díla, uvolníme současnou územní ochranu. Budeme naopak podporovat rozvoj šetrné vodní dopravy na stávajících tocích.“

**Návrhem se mění usnesení vlády č. 968 ze dne 5. října 2020, ke studii proveditelnosti vodního koridoru Dunaj-Odra-Labe, tak, že se ruší body:**

**II/1 b) –** ve znění „v rámci územní ochrany koridoru Dunaj-Odra-Labe iniciovat změnu vedení koridorů územní rezervy průplavního spojení podle výsledné varianty SP DOL, a to pro všechny tři uvažované větve,“

**II/1 c) –** ve znění „zadat zpracování dokumentu vyhodnocení vlivů na životní prostředí a na základě závěrů tohoto vyhodnocení zjistit realizovatelnost Dunajské, Oderské a Labské větve z hlediska vlivu na životní prostředí s tím, že výsledek vyhodnocení vlivů na životní prostředí bude předložen vládě do 31. prosince 2023 k dalšímu rozhodnutí,“

**II/1 e) –** ve znění „zahájit jednání na úrovni Evropské unie o zařazení projektu ve variantě Dunaj – Odra do sítě TEN-T při nejbližším termínu aktualizace sítě TEN-T,“

**II/2 –** ve znění „ministři pro místní rozvoj ve spolupráci s místopředsedou vlády, ministrem průmyslu a obchodu a ministrem dopravy v návaznosti na splnění úkolů uvedených v bodě II/1 c) a 1 d) tohoto usnesení aktualizovat Politiku územního rozvoje České republiky se zohledněním mezinárodních dohod o přeshraničním bodu.“

**Uvolnění velké části území České republiky pro jiné účely, než je průplavní spojení Dunaj-Odra-Labe může mít pro stát a jeho občany pozitivní ekonomický dopad.**

Není to jen návrh, ale zpracovatel si zajistil připomínky.

**Ministerstvo pro místní rozvoj** – MMR vítá kroky směřující k zastavení příprav průplavního spojení Dunaj-Odra-Labe.

**Akademie věd ČR** – vyjádření je dlouhé, ale pro mne velmi mlhavé až nesrozumitelné.

**Ministerstvo zemědělství** – opětovně doporučujeme zabezpečit územní ochranu všech tří větví průplavního spojení podle výsledné varianty studie proveditelnosti D-O-L. Odůvodnění: s ohledem na klimatickou změnu a prognózy sucha a nedostatku vody v budoucích letech nabude na významu vodohospodářská funkce vodního koridoru.

**Hospodářská komora ČR** realisticky vnímá, že uskutečnění celého průplavního spojení Dunaj-Odra-Labe není z pohledu vlády

žádoucí. Zásadně však nesouhlasím s úplným omezením všech dílčích projektů splavnosti, ke kterým předložený materiál míří. Celkově lze konstatovat, že znemožnění aktuální či budoucí výstavby vodního koridoru zásadně poškodí českou ekonomiku a životní úroveň, současně významně zkomplikuje možnost dekarbonizace dopravy. Proto je tento záměr v rozporu s budoucími potřebami ČR jak v ekonomické, tak environmentální oblasti. Není vůbec jasné, jakým způsobem předkladatel předpokládá využití území.

**Zrušit územní ochranu vodního koridoru Dunaj-Odra-Labe se neodvážil ani Hitler, ani Gottwald.**

A co naše děti?

## Plavební stupeň Děčín na rozdíl od kanálu D-O-L je realisticky obhajitelným projektem



Vizualizace plavebního stupně Děčín

**Prohlásil před nedávnem ministr dopravy Martin Kupka a svůj názor podpořil dalším konstatováním:**

**PLAVEBNÍ STUPEŇ DĚČÍN BY OTEVŘEL CESTU K DOPRAVĚ ZKAPALNĚNÉHO ZEMNÍHO PLYNU DO ČESKA.**

Výše uvedené pravdy zazněly 7. srpna 2022.

Pan ministr nám dokonce právě v tomto čísle našeho časopisu poskytl úvodní slovo, ze kterého cituji: **„Rozhodně budeme usilovat o to, aby se vybudoval plavební stupeň Děčín.“**

Týden poté uveřejnily noviny MF DNES zeleninové recepty... a další odklad výstavby plavebního stupně Děčín nejméně do roku 2032 v článku **POSLEDNÍ SLOVO MAJÍ KVĚTINY.**



Nemám co bych dodal. Drobnokvět bahenní zablokoval státní zájem.



Prosím čtenáře, aby si opravdu, ale opravdu přečetli článek z MF DNES a udělali si sami názor v jakém státě žijeme.

**Tak už ně zlikvidovat vodní koridor Dunaj-Odra-Labe, ale nákladní vodní dopravu jako takovou!**

## Jez musí počkat. Investora čeká pět let zahradičení

**Tomáš Čařourek**  
redaktor MF DNES



**B**ezmála před dvěma měsíci se ministerstvo dopravy pochůzilo citlivým posunem v plánech na splávnění nejdůležitější české řeky. Nyní je ale jasné, že na řadu roků zablokovaná výstavba děčínského jezu se jen tak nerozeběhne. Ažkoliv má nyní resort díky analýze Technologické agentury ČR v roce posudek, že výstavba jezu Česko neodchází o histoty bahenních náprav a že tato rostlinná společnost půjde v rámci Česka přesadit jasně, bude muset česká plavba i během celé řady příštích roků muset na čekat serozny hledat obchodní příležitosti na stabilnějších řekách západní Evropy.

Pro definitivní povolení výstavby jezu totiž bude muset ředitel-

ství vodních cest (ŘVC) přesvědčit úředníky ministerstva životního prostředí, že nové lokality pro přesazení drobnokvětů a dalších chráněných rostlin jsou životaschopné.

„Máme vytipovaných několik lokalit, kde by tato společnost mohla vzniknout. Počítáme, že se úspěšnost jejich uchycení bude vyhodnocovat pět let.“ řekl MF DNES Lubomír Fojtík, ředitel Ředitelství vodních cest, které je investorem výstavby dopravní infrastruktury na nuzných řekách.

**Až v příštím dekadě**

Podle něj už ŘVC začíná pracovat na nové dokumentaci pro získání zeleného razítka (Environmental Impact Assessment) a samotnou ládnost o posouzení vlivů stavby na životní prostředí podají během příštího roku. V konkrétním případě by razítko osmaňované zkráceně jako

EIA, které se dopravnímu resortu nicméně nechtějí získat už sedmáct let, by mohli mít do roku 2025. Na projektu maršyriem dalších přípravných kroků, tedy územním a stavebním řízením, soustředí na zhotovitele si rovněž nechává ŘVC po zkušenostech z obdobně velkých projektech několikaletou rezervu. Tedy k výstavbě jezu by mohlo podle ředitele Fojtíka přistoupit někdy v roce 2032.

Velikost flotily labejských nákladních lodí se přitom neustále snižuje. Zatímco ještě v roce 2010 registrovalo ministerstvo dopravy podle dopravních ročenek přes tři sta nákladních lodí všech typů, o deset let později jich zbylo v evidenci a možná i číselně na řece 189.

Tuzemští provozovatelé totiž kvů-

li nestabilitě labejské cesty po velkou část roku Česko opouštějí a flotila najímají na zakázky na stabilnějších řekách v západní Evropě.

Ale ani tam se zatím letošek nejeví jako úplně ideální. V polovině minulého měsíce totiž kvůli dlouhotrvajícímu suchu klesla hladina Rýna ve městě Kaub ve spolkové zemi Porýní-Falc pod kritickou úroveň a nákladní plavba se na horním toku řeky zastavila. Protože Evropu ale následně zaila víra deště, je už ekonomicky nejvýznamnější německá řeka opět splavná. „Trvalo to asi dva týdny, kdy bylo pro nákladní lodě technologicky nemožné šek splouvat,“ uvedl spolkový úřad vodní dopravy Lukáš Hradský.

Půjde ale stejně jen o krátkodobý výkyv, protože hladina Rýna od

se doby opět postupně klesá, doplní Hradský, který flotilu lodí právě kvůli nestabilitě vodní cesty v tuzemsku přesunul do Německa. Pažadouné přitom bylo během této doby Labe skutečně splavné.

**Rostliny pohledají drony**

Uchycení drobnokvětů a dalších rostlinek už ředitelství vodních cest experimentálně zkouší na lesťici umělé vytvořené ostrůvky na Labi. Některé pozorování, jak se jim na vytipovaných lokalitách daří, ale bude hotová věda. Prakticky každý měsíc bude v tomto období nutné měřit vlhkost, zda úroveň zamokření lokality odpovídá původnímu prostředí zablokovanému na častém stoupání a klesání hladiny, která svědčí pionýrským druhům rostlin. S návlivými botaniky, kteří budou sčítat vybrané rostliny, se počítá minimálně jedenkrát ročně pochopitelně během vegetačního

období a minimálně jednou za rok budou ostrovy prohlíženy drony a bude vytvořen 3D scan jejich ploch.

Důslednost, s jakou se investorská organizace snaží vůči rostlince, která kromě důlního toku Labe v Česku kolonizovala třeba i nákladové nádrží na pražském Žitkově, odkáží skutečnost, že kromě času už stálo do projektu investoval i významnou sumu z kapses daňových poplatníků.

Stoňky papírů, které jsou zatím jediným humanizujícím výsledkem dvou dekad příprav plavebního stupně totiž už podle ministerstva dopravy vyšly na více než 658 milionů korun. Ve srovnání s tím se útrata zhruba 40 milionů korun za studii k projektu na propojení Dunaje, Odry a Labe a dalších přípravných prací k nedávno ukončenému projektu D.O.L. adají jako drobné.

**658 mil.**  
Ké zasah státní příjmy vypraveného stupně v Děčíně

# PODZIMEK & S Y N O V É



Zal. 1896  
**PODZIMEK**  
**126**



Stavíme pro Vás již 126 let

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

# Vltavská vodní cesta,

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



Vodní dílo Hluboká nad Vltavou



Vodní dílo Hněvkovice – přehrada



Vodní dílo Hněvkovice – jez



Vodní dílo Orlík



Vodní dílo Slapy



Vodní dílo Štěchovice