

WASSERSTRASSEN  
UND  
BINNENSCHIFFFAHRT

WATERWAYS  
AND  
INLAND NAVIGATION

# VODNÉ CESTY VODNÍ CESTY A PLAVBA

1

2023

*Konec Křižovatky tří moří ?*



*Územní rezerva D-O-L zrušena ! ?*

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)



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



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



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



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



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



ČESKÉ 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)



SMP Vodohospodářské stavby a.s.  
Vyskočilova 1566, 140 00, Praha 4  
[www.vinci-construction.cz](http://www.vinci-construction.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)



Lod' Moravia, lod' 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. Lukáš Drahozal; Ing. Petr Forman; Ing. Lubomír Fojtů;  
Ing. Jiří Friedel; Doc. Ing. Pavel Jurásek, 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. poštovného 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:** Architektonická představa "Křižovatky tří moří" u Přerova  
**Autor:** Ing. arch. Miroslav Kukrál a Jan Hostinský

### OBSAH

Úvodní slovo ředitele Odboru vodní dopravy Ministerstva dopravy ČR Ing. Bc. Evžen Vydra, Ph.D. ....	2
Pravda o průplavním spojení Dunaj-Odra-Labe .....	4
Usnesení českých vlád k vodnímu koridoru Dunaj-Odra-Labe .....	6
<b>DOKUMENT DOBY aneb POTŘEBUJEME STRATEGIE?</b> Ing. Petr Forman .....	9
<b>Aktuality Ředitelství vodních cest ČR</b>	
• Ve Strážnici na Baťově kanálu zakotví více lodí .....	12
• V Litoměřicích bylo otevřeno první z letošní série nových přístavišť pro rekreační plavbu .....	13
• V Roudnici nad Labem začíná stavba servisního centra pro lodě. Čerpací stanice pohonných hmot bude sloužit osobním i nákladním plavidlům .....	14
Vůbec nedávají smysl, kritizují ekologové chystané stavby na Labi a Odře Z domácího tisku .....	15
Povodí Vltavy dokončilo revitalizaci dolního toku řeky Vltavy .....	16
<b>Tradiční setkání rozšířeného vedení závodu Dolní Vltava 54 let po normalizaci</b> Ing. Jiří Stratílek .....	18
<b>Baťův kanál</b>	
• Zimní období a příprava na plavební sezónu 2023 .....	20
• Modernizace náplavního stavidla Veselí nad Moravou .....	21
<b>Protipovodňová ochrana Přerova</b> Ing. Lubomír Mik .....	22
<b>21. valné zhromáždění členov Slovenského plavebného kongresu</b> Ing. Vladimír Novák .....	24
<b>Češi nechápou sílu, kterou dává městu přístav</b> Perličky z archivu .....	28
<b>Život není takový – je úplně jiný (89)</b> Ing. Josef Podzimek .....	32

## Aktuality vnitrozemské vodní dopravy z pohledu Odboru vodní dopravy Ministerstva dopravy



Od 01.01.2023 je účinná nově vytvořená organizační struktura Ministerstva dopravy, v rámci které vznikla Sekce drážní, vodní a letecké dopravy. Do této sekce nyní náleží rovněž Odbor vodní dopravy. V této souvislosti vykonává Odbor vodní dopravy – který je složen ze 2 oddělení, a to oddělení vnitrozemské vodní dopravy a z oddělení námořní dopravy – činnosti vyplývající především ze zákona č. 114/1995 Sb., o vnitrozemské plavbě, v posledním znění a zákona č. 61/2000 Sb., o námořní plavbě, v posledním znění a dále z podzákonných předpisů k těmto zákonům. Současně mezi priority Odboru vodní dopravy náleží:

- **Dohoda mezi vládou České republiky a Spolkové republiky Německo o údržbě a rozvoji mezinárodní vnitrozemské Labské vodní cesty** podepsaná v Praze a Berlíně dne 20.07.2021.

V současné době probíhá na české straně ratifikační proces Dohody mezi vládou České republiky a vládou Spolkové republiky Německo o údržbě a rozvoji mezinárodní vnitrozemské Labské vodní cesty (dále jen „Dohoda o Labi“), která stanoví cílové parametry Labské vodní cesty na její české i německé části a současně definuje i podmínky následné údržby. Na německém úseku Labe je současným cílem údržby na mezinárodní vnitrozemské Labské vodní cestě hloubka plavební dráhy 140 cm při aktuálním vztažném vodním stavu (GIW 2010) při proměnlivé šířce plavební dráhy. Na české straně mají být zajištěny na úseku Labe od Ústí nad Labem až ke státním hranicím parametry plavební dráhy vyplývající z aktuálně platných koncepčních dokumentů v oblasti vnitrozemské plavby. V návazném úseku na úseku mezi Ústím nad Labem a Týncem nad Labem pak budou zajištěny stávající – tedy již existující – parametry vodní cesty s plavební hloubkou 230 cm a současně v úseku mezi Týncem nad Labem a Pardubicemi opatření s cílem umožnit plavební hloubku 230 cm až do cílového přístavu v Pardubicích.

Dohoda o Labi má v České republice charakter mezinárodní smlouvy prezidentské kategorie, její právní účinky nastupují s výhradou ratifikace. Senát vyslovil v roce 2021 s ratifikací souhlas a následně v květnu 2022 vyslovil k Dohodě o Labi podporu a souhlasné stanovisko Podvýbor pro dopravu Poslanecké sněmovny ČR. Nyní je Dohoda o Labi připravena pro první čtení v Poslanecké sněmovně a aktuálně probíhají diskuse na úrovni jednotlivých vládních koaličních partnerů s cílem zajištěné plně transparentního přístupu v podobě zpřístupnění všech relevantních informací/skutečností pro podporu při hlasování.

Nezávisle na celém procesu sjednání Dohody o Labi funguje od roku 2003 Česko - německá pracovní skupina pro integrované využití funkcí Labe, která je sestavena ze zástupců ministerstev dopravy ČR a SRN a jejich podřízených organizací. Cílem její činnosti je zajišťovat koordinaci veškerých zájmů infrastruktury Labské vodní cesty ve vazbě na plavební otázky. Po dokončení ratifikace Dohody o Labi, by měla být tato pracovní skupina transformována do Smíšené komise, kterou tato dohoda ustavuje.

- **Standardy ve vnitrozemské plavbě** – příprava a aktualizace celoevropských standardů ve vnitrozemské plavbě v rámci činnosti Evropského výboru pro tvorbu standardů

ve vnitrozemské plavbě CESNI. Jedná se o standardy v oblastech technických požadavků na plavidla, profesní kvalifikace členů posádek a informačních technologií ve vnitrozemské plavbě.

- **Rozvoj Říčních informačních služeb (RIS)** – v roce 2022 byl dokončen mezinárodní projekt RIS COMEX, který byl spolufinancován nástrojem Connecting Europe Facility (CEF) ve výši 80 % celkových uznatelných nákladů, více na <https://www.riscomex.eu>. V rámci tohoto projektu se 13 státům Evropy společně podařilo zavést jednotný dopravní portál EuRIS, více na <https://www.eurisportal.eu>, kde lze nalézt veškeré důležité informace pro plavbu po vnitrozemských vodních cestách v Evropě označované jako Říční informační služby (RIS) a současně je možné sestavit tzv. *Voyage Plan* pro danou plavbu v rámci evropských vnitrozemských cest včetně náhledu celého itineráře plavby prostřednictvím tzv. *Single Window*, kdy lze z jednoho místa/okna využívat přístup k jednotlivým službám RIS. Současně probíhají přípravné práce k projektu COMEX II, který by měl být zahájen jako pokračování projektu RIS COMEX v roce 2024.

- **Výměna přístavních území České republiky v Hamburku** – na základě programového prohlášení vlády na období let 2022, resp. 2023 byla sestavena pracovní skupina ze zástupců Ministerstva dopravy, Ministerstva zahraničních věcí, Ministerstva průmyslu a obchodu a Ředitelství vodních cest České republiky a jejich protějšků na německé straně, včetně zástupců *Hamburg Port Authority* pro realizaci výměny českých území Saalehafen a Moldauhafen, které má Česká republika na základě Versailleské dohody pronajata od roku 1929 na 99 let za Spolkovou republikou Německo nově v Hamburku nabízené území Kuhwerder, které disponuje i námořní polohou.

Aktuálně jsou s německou stranou řešeny otázky návazné infrastruktury silniční a železniční dopravy v novém území Kuhwerderhafen, a to konkrétně ve vazbě na prostorové umístění obslužné komunikace s cílem optimalizovat budoucí překladní činnost. Současně je řešena užitná délka obslužných kolejí v rámci železničního napojení území tak, aby byl umožněn vjezd vlaků na obě obslužné koleje (2x 350 m). Posun byl dosažen rovněž v otázce celkové finální výměry nového území Kuhwerderhafen v Hamburku a možnosti využívat přilehlou přístavní hranu i námořními plavidly. Nadále budou pokračovat jednání s cílem umožnit využívat nové území v Kuhwerderhafen i námořními plavidly. Aktuálně jsou v rámci pracovního týmu řešeny otázky technického a technologického rázu ve vazbě na využitelnost přístavní hrany a dalších činností, které se budou v přístavu Kuhwerderhafen realizovat.

V červnu 2023 se pak v Praze uskutečnil další jednání Česko-německé pracovní skupiny pro výměnu přístavních území České republiky v Hamburku.

Cílem je vše stihnout tak, aby bylo možné vyřešit smluvní otázky v souvislosti s pronájmem nového území v přístavu Kuhwerderhafen do druhé poloviny roku 2024 a následně bylo možné přistoupit – po shodě na české i německé straně – k zahájení realizace potřebných investic do připravovaného nově pronajatého území.

- **Podpora pro modernizaci plavidel a přístavní infrastrukturu** – Odbor vodní dopravy připravil návrh programu Modernizace plavidel vnitrozemské nákladní dopravy III se členěním na zvýšení multimodality a na zvýšení bezpečností

vnitrozemské plavby. Dále se připravují dokumentace pro programy na provedení zdvihu kormidelen pro nákladní plavidla, a to jako reakce na aktuální národní legislativu SRN. Oba uvedené programy mají již schválenou notifikaci Evropskou komisí, a to s maximální intenzitou podpory až 85 % z celkově uznatelných nákladů.

Aktuálně probíhá proces notifikace programu na remotorizaci nákladních a osobních plavidel včetně možnosti instalace elektropohonů.

Současně je cílem Odboru vodní dopravy zajistit dílčí podporu v oblastech historických plavidel a rovněž plavidel, na kterých mohou probíhat výcvik a praktické zkoušky ve smyslu nedávno schválené EU i národní legislativy v oblasti profesních kvalifikací členů posádek.

V neposlední řadě již od roku 2021 probíhá tříletý program „Financování výstavby a modernizace vnitrozemských přístavů jako multimodálních center pro nákladní dopravu v ČR – přístavní infrastruktura“, a to na základě tzv. blokové výjimky EU. Celková alokace finančních prostředků je nastavena na maximálně 225.000 tis. Kč s intenzitou podpory až 80 % z celkově uznatelných nákladů.

- **Správní řízení** – vypracovávání rozhodnutí v rámci správních řízení včetně řízení o opravných prostředcích v oblasti vnitrozemské vodní dopravy.

Dále informuji, že k 01.03.2023 je účinná novela zákona č. 114/1995 Sb., o vnitrozemské plavbě, v posledním znění, kterou se provádí transpozice směrnice Evropského parlamentu a Rady (EU) 2017/2397 ze dne 12.12.2017 o uznávání odborných kvalifikací ve vnitrozemské plavbě, směrnice Komise v přenesené pravomoci (EU) 2020/12 ze dne 2.8.2019, kterou se doplňuje směrnice Evropského parlamentu a Rady (EU) 2017/2397, pokud jde o normy způsobilosti a odpovídající znalosti a dovednosti, normy pro praktické zkoušky a pro schvalování simulátorů a normy zdravotní způsobilosti a směrnice Evropského parlamentu a Rady (EU) 2021/1233 ze dne 14.7.2021, kterou se mění směrnice (EU) 2017/2397, pokud jde

o přechodná opatření pro uznávání osvědčení třetích zemí.

Ve vazbě na tento proces zajistil Odbor vodní dopravy přípravu a následně vydání vyhlášky č. 48/2023 Sb., kterou se vymezují činnosti vykonávané členy posádky plavidla a stanoví podrobnosti týkající se ověřování odborné způsobilosti osob k vedení plavidel, jejich obsluze a k výkonu dalších činností ve vnitrozemské plavbě. Tato vyhláška je účinná ke stejnému dni jako výše uvedená novela zákona č. 114/1995 Sb.

Závěrem bych chtěl také uvést, že Odbor vodní dopravy provádí průběžné vyhodnocování hospodářské situace ve vodní dopravě, a to zejména ve vazbě na možnost využívání dostupných kapacit tohoto dopravního modu. V této souvislosti byl v období pandemie COVID-19 realizován Odborem vodní dopravy Ministerstva dopravy soubor opatření s cílem alespoň částečně kompenzovat ztráty subjektů podnikajících v oboru vnitrozemské vodní dopravy, a to jak pro nákladní, tak i pro osobní plavbu a další zúčastněné subjekty.

**Nad rámec výše popsaných činností a priorit, které aktuálně řeší Odbor vodní dopravy a s využitím podkladů jiných útvarů Ministerstva dopravy uvádím pro úplnost následující skutečnosti související s vodním koridorem Dunaj-Odra-Labe. Na základě aktuálně platného programového prohlášení vlády, kde se uvádí: „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,“ přijala vláda ČR dne 8. února 2023 usnesení č. 105 „o aktualizaci politiky územního rozvoje České republiky z důvodu naléhavého veřejného zájmu za účelem zrušení územní ochrany formou územní rezervy pro celé průplavní spojení D-O-L. Toto usnesení, mimo jiné, ukládá resortům pro digitalizaci a místní rozvoj zpracovat návrh aktualizace Politiky územního rozvoje České republiky v dané věci.**

Ing. Bc. Evžen Vydra, Ph.D.

ředitel Odboru vodní dopravy Ministerstva dopravy



Labská vodní cesta představuje strategické spojení České republiky se zbytkem Evropy. Labe umožňuje přepravu těžkých a nadrozměrných nákladů jako jsou transformátory, reaktory nebo nádrže. Na fotografii táhne remorkér Beskydy loďní soulodí s nákladem pivních tanků. Autor: Iveta Lhotská, MF Dnes

# Pravda o průplavním spojení Dunaj-Odra-Labe

Doc. Ing. Pavel Jurášek, CSc.

Vláda České republiky na svém jednání dne 8. února 2023 jednohlasně přijala „Usnesení vlády České republiky č. 105 o aktualizaci 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.“ Tímto usnesením zároveň zrušila usnesení vlády č. 368 ze dne 24. května 2010, k návrhu způsobu další územní ochrany koridoru průplavního spojení Dunaj-Odra-Labe, a také usnesení vlády č. 968 ze dne 5. října 2020, ke studii proveditelnosti vodního koridoru Dunaj-Odra-Labe.

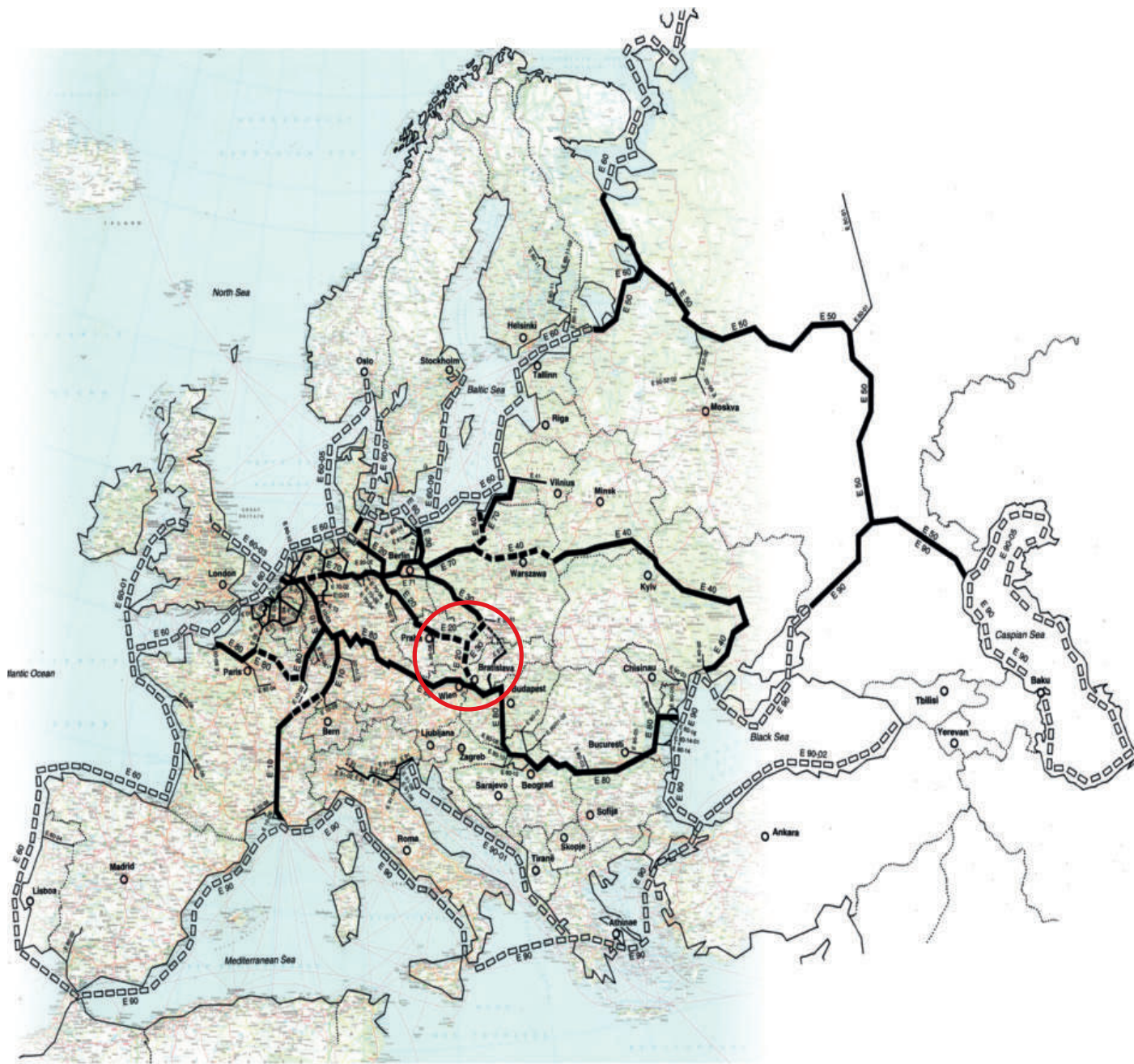
**Tato skutečnost měla velký mediální ohlas zhruba takto: vláda zrušila Zemanův megalomanský projekt vodního koridoru Dunaj-Odra-Labe.**

K tomu je třeba podat vysvětlení o co se v podstatě jedná. Je pravda, že v poslední době pan prezident Miloš Zeman se

kladně vyjadřoval o tomto vodním koridoru, jeho historie a mezinárodní ohlas však zasahuje do mnohem vzdálenější minulosti.

První zmínky o průplavním spojení Dunaj-Odra-Labe sahají až do pozdního středověku k římskému císaři a českému králi Karlu IV.

Základem myšlenky bylo v první časové etapě propojení severního moře s Dunajem v Rakousku prostřednictvím vodních toků Labe a Vltavy (Švarcenberský kanál), následně v druhé časové etapě propojení vodních toků Dunaje a Odry, prostřednictvím vodního toku Moravy; spojení prosazoval Moravský zemský sněm a následně zakladatel obuvnického impéria Tomáš Baťa (Baťův kanál byl míněn jako „rozcvička“). Myšlenka propojení Dunaje a Odry se věnovalo před druhou světovou válkou i Německo, které toto propojení již začalo realizovat z Vídně směrem na sever do vodního toku Moravy a položením základního kamene v oblasti Gliwic v Polsku.



Po druhé světové válce se na půdě Organizace spojených národů, konkrétně její evropské části **Evropské hospodářské komise se sídlem v Ženevě (dále jen „EHK/OSN“)** v rámci Výboru pro vnitrozemskou dopravu, mj. projednávaly evropské vodní cesty. V roce 1959 tento výbor navrhl provést studii, týkající se sjednocení evropských vodních cest mezinárodního významu. K tomu byla jmenovaná pracovní skupina, která v roce 1960 stanovila provést ekonomické studie následujících říčních spojení:

- Rýn – Mohan – Dunaj,
- Dunaj – Odra,
- Dněpr – Visla – Odra.

Propojení Rýna s Dunajem prostřednictvím vodního toku Mohanu bylo vybudováno a v roce 1992 uvedeno do provozu.

Předsednictvím Skupiny zpravodajů pro ekonomickou studii Dunaj – Odra složené ze zástupců Československa, Polska a Rakouska, bylo v roce 1964 pověřeno tehdejší Československo, které požádalo o rozšíření studie o vodní tok Labe. První „Ekonomická studie spojení Dunaj – Odra (Labe)“ byla vypracována v roce 1981. V roce 1988 byla s ohledem na nové technické, ekonomické a ekologické skutečnosti zadána nová ekonomická studie s využitím výsledků studie z roku 1981. Vedení prací na této nové studii bylo opět pověřeno tehdejší Československo a v roce 1993 vedení převzala Česká republika.

Studie na propojení Odry s Dněprem, prostřednictvím vodních toků Visly, Bugu a Pripjatu nebyla však, s ohledem na neochotu tehdejšího Sovětského svazu zveřejnit potřebné údaje, ani započata.

Hlavní pracovní skupina pro dopravu na vodních cestách Výboru pro vnitrozemskou dopravu (EHK/OSN) na svém 37. zasedání v listopadu 1993 výše uvedenou Ekonomickou studii spojení Dunaj – Odra (Labe), předloženou vedoucím Skupiny zpravodajů docentem Juráškem a po vystoupení zástupce Spolkové republiky Německo, projednala bez výhrad s tím, že práce Skupiny zpravodajů je tímto ukončena. Představitel Polské republiky doporučil, aby závěry dané studie byly využity čtyřmi pobřežními státy při dalších pracích na vodních cestách.

Výbor pro vnitrozemskou dopravu EHK/OSN na svém 56. zasedání v lednu 1994 schválil Závěrečnou zprávu o ekonomické studii spojení Dunaj – Odra (Labe) přijatou Hlavní pracovní skupinou na jejím 37. zasedání a doporučil státům a soukromým podnikům vycházet ze závěrů této studie při dalších pracích na jejich vodních cestách.

**Evropská dohoda o hlavních vnitrozemských vodních cestách mezinárodního významu (AGN)** vstoupila v platnost, mj. i pro Českou republiku dnem 26. července 1999 a je uvedena ve Sbírce zákonů č. 163/1999 jako Sdělení ministerstva zahraničních věcí. Smluvní strany přijímají ustanovení této Dohody jako koordinovaný plán rozvoje a výstavby vnitrozemských vodních cest, dále nazývané „sít vnitrozemských vodních cest mezinárodního významu“ nebo „sít vodních cest „E“, které mají v úmyslu uskutečnit v rámci svých příslušných programů. Sít vodních cest E je uvedena v příloze I k této Dohodě, která je její nedílnou součástí.

V příloze I je pod hlavními vodními magistrálami

- E 20 mj. uvedena „Řeka Labe od Severního moře přes Hamburk, Magdeburk, Ústí nad Labem, Mělník a Pardubice-(spojení Labe-Dunaj)“ a
- E 30 mj. uvedeno „Svinoústí-Štětín-řeka Odra od Štětína přes Wrocław do Kožle, (spojení Odra-Dunaj)“.

**Modrá kniha ECE/TRANS/SC.3/144 – LIVRE BLEU** představuje soupis norem a parametrů současných a předpokládaných vodních cest a přístavů označených písmenem „E“ v Evropě, pravidelně projednávaných Dopravní divisi EHK/OSN. Jejím obsahem je mezinárodní srovnání se současnými parametry vnitrozemské plavby v Evropě s minimálními hodnotami stanovenými v Evropské dohodě o hlavních vnitrozemských vodních cestách mezinárodního významu (AGN). Modrá kniha vede mj. soupis úzkých míst a chybějících spojení v síti vodních cest „E“. Třetí revidované vydání Modré knihy z června 2017,



vydané OSN-Ženeva 2019, vykazuje současný stav v této síti.

V části „chybějící spojení“, které zahrnuje budoucí části sítě vodních cest „E“ v současné době ještě neexistující je u jednotlivých států uvedeno:

- **Rakousko**  
– chybějící spojení: Spojení Dunaj – Odra – Labe (E 20),
- **Polsko**  
– chybějící spojení: Spojení Dunaj – Odra – Labe (E 30),
- **Česká republika**  
– chybějící spojení: Dunaj – Odra – Labe (E 20 a E 30),
- **Slovensko**  
– chybějící spojení: Dunaj – Odra – Labe (E 20 a E 30)

#### Závěr.

Usnesení vlády České republiky č. 105/2023 ruší územní ochranu průplavního spojení Dunaj-Odra-Labe v celém jeho rozsahu, včetně usnesení vlád, vztahujících se k problematice vodního koridoru Dunaj-Odra-Labe. **Z příslušných zdůvodnění tohoto zrušení územní ochrany a zejména pak z mediálního ohlasu se lze domnívat, že v případě prosazování vodního koridoru Dunaj-Odra-Labe jde o osobní názory jednotlivců, případně různých kolektivů České republiky.**

Tento článek má za úkol seznámit českou odbornou i laickou veřejnost, že se zde nejedná o soukromou, ale o širokou mezinárodní záležitost, podpořenou celoevropskými studiemi, či rozhodnutími. Při svém rozhodnutí vláda České republiky zřejmě tuto skutečnost opomněla a vůbec se nezajímala, jak s ní seznámí mezinárodní veřejnost, zejména pak Evropskou hospodářskou komisi při Organizaci spojených národů.

**Věřím, že po seznámení se s touto záležitostí vláda České republiky upřesní a najde vhodný způsob, jak průplavní spojení Dunaj-Odra-Labe zachová v Politice územního rozvoje České republiky.**

# Jak rozhodly české vlády o vodním koridoru D-O-L?

V novodobé historii tohoto projektu došlo k zásadním rozhodnutím a zvrátům, které krásně shrnují následující tři strany. Nejprve v roce 2010 rozhodla Fischerova vláda o pokračování územní ochrany vodního koridoru D-O-L, následně na základě studie proveditelnosti rozhodla v roce 2020 Babišova vláda zahájit přípravu Oderské větve D-O-L, a nakonec začátkem letošního roku rozhodla Fialova vláda o "zrušení územní ochrany formou územní rezervy pro celé průplavní spojení Dunaj-Odra-Labe". Co znamenají pro politické vedení státu desítky let práce na odborných posudcích, studiích a projektové dokumentaci? Staneme se definitivně černou dírou na mapě evropských vodních cest?

Redakční rada VCaP

## VLÁDA ČESKÉ REPUBLIKY



### USNESENÍ

#### VLÁDY ČESKÉ REPUBLIKY

ze dne 24. května 2010 č. 368

k návrhu způsobu další územní ochrany koridoru průplavního spojení  
Dunaj - Odra - Labe

Vláda

I. **schvaluje** návrh způsobu další územní ochrany koridoru průplavního spojení Dunaj - Odra - Labe formou územní rezervy v územně plánovacích dokumentacích do doby rozhodnutí vlády o dalším postupu, obsažený v části III materiálu č.j. 353/10;

II. **ukládá** členům vlády a vedoucím ústředních správních úřadů postupovat při územní ochraně koridoru průplavního spojení Dunaj - Odra - Labe v souladu s bodem I tohoto usnesení.

#### Provedou:

členové vlády,  
vedoucí ostatních ústředních  
správních úřadů

#### Na vědomí:

hejtmani krajů Ústeckého, Středočeského,  
Pardubického, Královéhradeckého,  
Olomouckého, Moravskoslezského,  
Jihomoravského a Zlínského

Předseda vlády  
Ing. Jan Fischer, CSc., v. r.







# USNESENÍ VLÁDY ČESKÉ REPUBLIKY

ze dne 5. října 2020 č. 968

## ke studii proveditelnosti vodního koridoru Dunaj - Odra - Labe

### Vláda

- I. **bere na vědomí** výsledky ekonomického hodnocení studie proveditelnosti vodního koridoru Dunaj - Odra - Labe (dále jen „SP DOL“) obsažené v části III materiálu čj. 872/19;
- II. **ukládá**
  1. místopředsedovi vlády, ministru průmyslu a obchodu a ministru dopravy
    - a) zahájit přípravu Oderské větve v úseku Ostrava-Svinov – státní hranice ČR/Polsko – (Kožle) jako první části propojení Odry - Dunaj ve výsledné variantě podle SP DOL a postupovat podle harmonogramu, uvedeného v příloze tohoto usnesení a do 30. června 2021 předložit vládě zprávu o dosažených pokrocích v rámci přípravy tohoto úseku,
    - b) 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,
    - c) 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,
    - d) ve spolupráci s ministrem zahraničních věcí pokračovat v mezinárodních jednáních s Polskem a Slovenskem o přeshraničních přechodových bodech,
    - e) zahájit jednání na úrovni Evropské unie o zařazení projektu ve variantě Dunaj - Odra do sítě TEN-T při nejbližším termínu aktualizace sítě TEN-T,
  2. ministryni pro místní rozvoj ve spolupráci s místopředsedou vlády, ministrem průmyslu a obchodu a ministrem dopravy v návaznosti na splnění úkolů uvedených v bodě II/1c a 1d tohoto usnesení aktualizovat Politiku územního rozvoje České republiky se zohledněním mezinárodních dohod o přeshraničním bodu.

### **Provedou:**

místopředseda vlády, ministr průmyslu  
a obchodu a ministr dopravy,  
ministryně pro místní rozvoj,  
ministr zahraničních věcí

### **Na vědomí:**

hejtmani krajů Pardubického, Olomouckého,  
Moravskoslezského, Zlínského,  
Jihomoravského

Ing. Andrej Babiš, v. r.  
předseda vlády





# USNESENÍ VLÁDY ČESKÉ REPUBLIKY

ze dne 8. února 2023 č. 105

**o aktualizaci 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**

## Vláda

- I. **zrušuje** usnesení vlády č. 368 ze dne 24. května 2010, k návrhu způsobu další územní ochrany koridoru průplavního spojení Dunaj–Odra–Labe;
- II. **zrušuje** usnesení vlády č. 968 ze dne 5. října 2020, ke studii proveditelnosti vodního koridoru Dunaj–Odra–Labe;
- III. **bere na vědomí** návrh na zpracování aktualizace Politiky územního rozvoje České republiky z důvodu naléhavého zájmu za účelem zrušení územní ochrany formou územní rezervy pro celé průplavní spojení Dunaj–Odra–Labe, obsažený v části III materiálu čj. 38/23;

## IV. souhlasí

1. s aktualizací Politiky územního rozvoje České republiky z důvodu naléhavého veřejného zájmu ve smyslu § 35 odst. 5 zákona č. 183/2006 Sb., o územním plánování a stavebním řádu (stavební zákon), ve znění pozdějších předpisů, v souladu s materiálem uvedeným v bodě III tohoto usnesení,
2. se zkrácením lhůt na projednání návrhu této aktualizace Politiky územního rozvoje České republiky ve smyslu § 35 odst. 5 stavebního zákona takto:
  - a) lhůta stanovená v § 33 odst. (3) stavebního zákona se zkracuje na 30 dnů,
  - b) lhůty stanovené v § 33 odst. (4) stavebního zákona se zkracují na 15 dnů;

- V. **ukládá** místopředsedovi vlády pro digitalizaci a ministru pro místní rozvoj zpracovat ve spolupráci s příslušnými ministry, vedoucími ostatních ústředních správních úřadů a hejtmanem a vládě do 31. prosince 2023 předložit návrh 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, který bude zpracován v rozsahu obsaženém v části III materiálu čj. 38/23.

## Provede:

místopředseda vlády pro digitalizaci  
a ministr pro místní rozvoj

prof. PhDr. Petr Fiala, Ph.D., LL.M.  
předseda vlády  
podepsáno elektronicky



# DOKUMENT DOBY aneb POTŘEBUJEME STRATEGIE?

Ing. Petr Forman, s využitím aktuálních dokumentů

Nedávno jsem četl rozhovor s předsedou rozpočtového výboru Poslanecké sněmovny, panem poslancem Josefem Bernardem (STAN), kde mj. uvedl: „**Lidé mají obecně takovou povahu, že potřebují narazit do zdi, Češi si ještě při tom sundají přílbu a rozběhnou se do té zdi. My jsme dlouhá léta věděli, že tady máme problém, ale dlouhá léta se to neřešilo (...)**“. Bylo to v poněkud jiné souvislosti (konkrétně důchodové patálie), ale platí to pro řadu dalších oborů a má to podle mne širokou platnost. Snad tedy pan poslanec promine.

Snad ještě jednu vzpomínku. Před lety jsem byl účastníkem předvolební besedy s různými poslaneckými kandidáty, konkrétně se stranicími garanty pro dopravu. Tehdy tam hned od dvou zástupců významných stran zazněla otázka stran dlouhodobých strategií tato odpověď: „**Nás zajímá především to, co můžeme pro naše voliče udělat v tomto volebním období**“. Nemohu se zbavit dojmu, že pro strategická odvětví je to poněkud málo, protože obecně se infrastrukturní opatření měří na mnohem delší časové úseky, často na desetiletí. Vyhýbat se výzvám budoucnosti, třeba i latentním, nelze nazvat jinak než nezodpovědnost. Důsledky přicházejí sice až časem, ale o to destruktivněji. Aktuálním příznakem je energetika, kdy se zjevně nutná opatření v oblasti jaderné energetiky, a také ukládání elektřiny – tak nutné v době rozmachu obnovitelných zdrojů energie – zcela opomíjely, ba dokonce relativizovaly. Slušně řečeno. Nezapomenutelné jsou třeba diskuze vrcholných politiků, zda se jaderné elektrárny vyplatí... To se dělo přesto, že odborníci již roky bili na poplach. Důsledky prožíváme a budeme prožívat dlouhá léta. Elektřiny bude nedostatek, bude drahá, a drahá bude i náprava, která navíc potrvá léta. Kde nyní jsou, ti hlasatelé bezkonceptnosti? Inu, řadu jich nadále vidíme takřkajíc „v oběhu“. To se týká řady vlád, není to nějaké jednobarevné vychýlení.

**Současná vláda se pro změnu rozhodla zrušit územní rezervu pro vodní koridor Dunaj-Odra-Labe. Učinila tak v době, kdy Evropa (i podstatná část celého světa) hlásá dekarbonizaci kdečeho, včetně dopravy. Kdy Green Deal jasně žádá převedení 75 % přeprav ze silnice na železnici a vnitrozemskou plavbu, což sama železnice nemůže zajistit. Kdy nepochybně již nikdy nebudou energie levné, a tedy by mělo být jasným imperativem budovat podmínky pro energeticky nejúspěšnější dopravní způsob, kterým vnitrozemská plavba nepochybně je. A kdy se vlivem geopolitické a environmentální situace zcela mění přepravní proudy, zdroje a cíle atd.**

Zrušení územní rezervy pro D-O-L jednou provždy znemožní, nebo alespoň velmi zkomplikuje možnost přispět k řešení dopravní situace – a to v měřítku nejen českém, ale i evropském. Dokument „Dopravní politika České republiky pro období 2021–2027 s výhledem do roku 2050“ se s tím vyrovnává velmi elegantně: „**Naplnění těchto cílů se zatím v podmínkách České republiky jeví jako těžko proveditelné, lze však očekávat, že na úrovni EU budou postupně realizovány legislativní kroky směřující k naplnění těchto cílů.**“ Ano, to se nejspíš opravdu stane, vždyť například od roku 2025 má být v EU zavedeno zdánlivě fosilních paliv, tedy jakási doba emisních povolenek, známých z energetiky. Ale kdo by se tím zabýval... A my se jen budeme divit, jak porostou ceny přeprav, když ještě v roce 2050 má činit podíl silniční dopravy podle výše uvedeného dokumentu 43 % (v roce 2019 to bylo 67 %) – a to ještě jsou použity nepřesné údaje, navíc dnes překonané negativním směrem.

Jeví se to být podobný koncept, jako v energetice, totiž „koho by mělo zajímat, co bude za 20-30 let“. A nejspíš bude

– slovy pana poslance Bernarda – opět zapotřebí nabourat hlavou do zdi.

Bude za to někdo zodpovědný?

**Zveřejňujeme proto „dokument doby“, totiž korespondenci mezi Svazem dopravy a Úřadem vlády ČR v této věci. Jsou to tyto dopisy:**

- Dopis Svazu dopravy předsedovi vlády ČR ze dne 24. 1. 2023 (tedy ještě „před zrušením DOL“);
- Odpověď hlavního poradce předsedy vlády Ing. Jakuba Kejzlara ze dne 1. 3. 2023;
- Následný dopis Svazu dopravy (sekce vodní dopravy) ze dne 22. 3. 2023.

Rád bych zde ještě upozornil na článek „**Pravda o průplavním spojení Dunaj-Odra-Labe**“, uveřejněný také v tomto čísle časopisu Vodní cesty a plavba, který upozorňuje na mezinárodní souvislosti, vážící se k danému průplavnímu spojení.

O těchto souvislostech byl dopisem předsedy Českého plavebního a vodocestného sdružení ze dne 8. 3. 2023 seznámen ministr dopravy Mgr. Martin Kupka.

Tož, uvidíme, co bude dál. Ale bohužel je třeba počítat spíš s tou cestou „nárazu hlavou do zdi“...

**V každém případě je ale nutné ocenit odhodlání Svazu dopravy a Českého plavebního a vodocestného sdružení pomoci tento náraz odvrátit.**

**SD SVAZ DOPRAVY ČESKÉ REPUBLIKY**

**A**

Svaz dopravy České republiky, z.s.  
Čkalova 14  
CZ-106 00 Praha 6

Korespondenční adresa:  
KDS, M. Horákové 251, 272 01 Kladno  
Tlf.: +420 603 925 446  
[svazdopravy@svazdopravy.cz](mailto:svazdopravy@svazdopravy.cz)  
[www.svazdopravy.cz](http://www.svazdopravy.cz)

K Vašemu dopisu sm. ze dne:	Naše značka:	Výtáje:	Místo a datum:
	1/2023	Romana Šauerová,	Praha, 24.01.2023

**Vážený pan  
prof. PhDr. Petr  
Fiala, Ph.D., LL.M.  
předseda vlády České republiky  
Úřad vlády ČR  
Nábřeží Edvarda Beneše 4,  
118 01 Praha 1**

Vážený pane předsedo vlády,

dovoluji si Vás seznámit se stanoviskem Svazu dopravy ČR, které se týká významu nákladní vodní dopravy pro ekonomiku České republiky, zejména pak úmyslu zrušit územní ochranu pro vodní koridor Dunaj-Odra-Labe.

Význam vnitrozemské plavby samozřejmě poroste v celé Evropě postupnou aplikací cílů programu Green Deal, který pro nákladní dopravu předpokládá – v rámci dekarbonizace přeprav – převedení 75 % přepravních výkonů ze silnic na železniční a vnitrozemskou vodní dopravu.

V rámci toho bych rád uvedl do souvislosti několik základních skutečností:

- daný cíl nemůže ani zdaleka naplnit železnice, protože by musela zvýšit v ČR své výkony cca 3,5 x, což je naprosto nerealné;
- podobné je to i v jiných evropských zemích, takže pokračování našich dosavadních postupů by nepochybně vedlo k dopravní izolaci našeho státu;
- nenaplnění uvedeného cíle se v neposlední řadě neblaze promítne do cen veškerých přeprav, protože zatím dominující silniční nákladní doprava bude postupně zatěžována nově (za našeho předsednictví) schválenými/potvrzenými emisními povolenkami; pokud by tedy zůstala převaha přeprav na silnicích, byly by tím nepříznivě postíženy veškeré ceny přeprav pro ekonomiku a ve svých důsledcích i zvýšení cen veškerého zboží pro koncové spotřebitele, tedy pro občany naší země;
- jedná se přitom nepochybně o úkol, k němuž musí dle svých možností přispět všechny evropské státy, tedy nikoliv jen některé, jak chybně předpokládá dosud platná Dopravní politika, schválená vládou v roce 2021 (UV ČR č. 259).

V našich podmínkách je samozřejmě neaktuálnějším vodocestným úkolem, byť jen dílčím, konečně a se vši odpovědností dosáhnout zlepšení plavebních podmínek na Labi. S potěšením jsme vzali na vědomí signály, že pravděpodobně bude na naší straně dosaženo pokroku v ratifikaci smlouvy o Labi uzavřené s Německem.

Svaz dopravy vyjadřuje silný a věcně podložený nesouhlas se záměrem zrušit územní ochranu pro vodní koridor Dunaj-Odra-Labe, jak předpokládá Programové prohlášení vlády (na str. 41). Jsme toho názoru, že jakkoli lze respektovat rozdílné názory v rámci vládní koalice, zrušení územní ochrany by znamenalo prakticky znemožnění realizace „na věčné časy“, což považujeme za málo odpovědné k budoucím generacím. Doba je z řady důvodů velmi dynamická, a takováto zásadní a nevratná rozhodnutí by měla být velmi důkladně podložena.

Žádáme, aby vláda použila instrument, který rovněž anoncuje v Programovém prohlášení (str.8), jímž je zpracování dopadové studie, která by při kvalitním a nepředpojatém zpracování měla poskytnout zásadní podklad pro rozhodování, které rozhodně nelze považovat za triviální.

Vážený pane předsedo vlády,

dovolují si předpokládat, že stanovisko Svazu dopravy ČR bude dobrým impulsem pro věcné posouzení celé problematiky, které má a bude nepochybně mít široké hospodářské, ale i politické souvislosti.

S pozdravem

Ing. Oldřich Sládek

Prezident Svazu dopravy České republiky

Ing. Oldřich  
Sládek

Digitálně podepsal Ing.  
Oldřich Sládek  
Datum: 2023.01.24  
12:52:40 +01'00'

## Úřad vlády České republiky

Odbor strategie a analýz Sekce Kabinetu předsedy vlády ČR



Vážený pan  
Lukáš Hradský  
předseda sekce  
Svaz dopravy  
EVROPSKÁ VODNÍ DOPRAVA-SPED., s.r.o.  
Nad Vavrouškou 696/19  
181 00 PRAHA 8

Čj.: 7862/2023-UVCR-2

B

Vážený pane předsedo,

z pověření předsedy vlády reaguji na Váš dopis ze dne 15. února 2023 ve věci zrušení územní ochrany projektu Dunaj-Odra-Labe (DOL).

Vláda zrušila usnesení, týkající se územní ochrany koridoru průplavního spojení Dunaj-Odra-Labe, a dále usnesení vlády č. 968 ze dne 5. října 2020, ke studii proveditelnosti vodního koridoru Dunaj-Odra-Labe po důkladném zvážení potřeby a proveditelnosti DOL. Současně pokračuje příprava rozvojového záměru splavnění Odry v blízkosti česko-polských hranic.

Zrušení územní ochrany formou územní rezervy pro celé průplavní spojení Dunaj-Odra-Labe bylo navrženo mimo jiné i s ohledem na nerealnost zahájení DOL ve výhledu příštích 30 a více let. Na základě nálezů Ústavního soudu totiž není možné extrémně dlouhou dobu držet v územní plánovacích dokumentacích jakoukoliv územní rezervu pro dopravní stavby, aniž by stát nevyplácel finanční kompenzace v místech, která by se mohla využít pro jiná funkční využití. Zrušením územní rezervy vodního koridoru Dunaj – Odra – Labe se také uvolní velká část již dnes blokových území, která jsou v některých případech vedena i částmi některých sídel.

Co se týče plnění cílů Zelené dohody a související dopravně kapacitní problematiky, po dokončení státem plánovaného rozsahu železniční a silniční dopravní infrastruktury k roku 2050 budou na úrovni ČR splněny podmínky pro dosažení cílů Zelené dohody v podobě zdvojnásobení výkonů železniční a vodní dopravy oproti současnému stavu, a to i přes to, že tyto cíle jsou navrženy pro celoevropskou úroveň a nikoliv pouze pro úroveň národní.

S pozdravem

Ing. Jakub Kajzler  
hlavní poradce předsedy vlády  
ředitel odboru

Ing. Jakub Kajzler

Digitálně podepsal  
Ing. Jakub Kajzler  
Datum: 01.03.2023  
13:12:59.000+01:00

SD SVAZ DOPRAVY  
ČESKÉ REPUBLIKY



Lukáš  
Hradský

Digitálně  
podepsal Lukáš  
Hradský  
Datum:  
2023.03.22  
11:32:38 +01'00'

SEKCE VODNÍ DOPRAVY

Lukáš Hradský  
Předseda Sekce

Praha 22.3.2023

Vaše Čj.: 7862/2023-UVCR-2

Vážený pane hlavní poradče,  
obdrželi jsme Vaši odpověď na náš č.j. 1/2023 ze dne 24.1.2023, který se týkal zrušení územní ochrany pro vodní koridor Dunaj-Odra-Labe (DOL). Předpokládali jsme, že odpověď bude věcně a odborně vysvětlovat důvody zrušení této územní ochrany. Určitě se shodneme na tom, že problematika DOL je vážným tématem, které má přesah do řady oblastí. Bohužel musíme konstatovat, že z tohoto pohledu jsme Vaši odpovědi hluboce zklamáni.

Dovolte nám proto reagovat na nepřesnosti, či věcné omyly, které v dopise uvádíte:

- mj. poukazuje na „nerealnost zahájení DOL ve výhledu příštích 30 a více let“; bohužel toto Vaše tvrzení popírá závěry ministerstvem dopravy zadané Studie proveditelnosti. Ta totiž obsahuje realistický harmonogram na etapovitě vybudování DOL do roku 2048, přičemž poukazuje na potenciální možnost a oprávněnost kofinancování ze strany EU. Podotýkáme, že tato Studie proveditelnosti prošla i odbornou oponenturou a je to tedy relevantní odborný dokument. Není nám tedy jasné, na základě jaké informace (či studie) považujete zahájení DOL ve výhledu uvedených 30 a více let za nerealné;
- na dokreslení si Vás dovoluujeme upozornit, že přílohou usnesení vlády ČR č. 968/2020 je Harmonogram přípravy úseku Ostrava-Svinov-státní hranice. Úkoly z tohoto usnesení nebyly ve stanovených termínech plněny (gesce ministerstva dopravy).
- uvádíte, že „na základě nálezů Ústavního soudu totiž není možné extrémně dlouhou dobu držet v územní plánovacích dokumentacích jakoukoliv územní rezervu pro dopravní stavby, aniž by stát nevyplácel finanční kompenzace v místech, která by se mohla využít pro jiná funkční využití“. Budeme velmi rádi, když se s dotčeným nálezem Ústavního soudu seznámíte, protože tento náleze nic z toho, co uvádíte, neobsahuje. S obdobnou, ne-li zcela shodnou, interpretací se setkáváme v názorech některých pracovníků MD a tuto interpretaci hodnotíme jako účelové zneužití závěrů Ústavního soudu. Dotčené problematiky se týká Usnesení ÚS 1420/20 ze dne 17. 2. 2021 (které příkládáme) a musíme konstatovat, že to, co uvádíte ve Vašem dopise je v příkrém rozporu s tímto Usnesením, to totiž nic takového neobsahuje. Např. odkazujeme na jeden ze zásadních článků tohoto usnesení - čl. 16, který zní „Nad rámec uvedené lze pouze uvést, že poukazují-li stěžovatel na skutečnost, že omezení vlastnického práva stále trvá, jelikož dosud

Tel. Předseda sekce VD SD ČR: 605458885  
Email: lukas.hradsky@svaz.cz  
Tel. tajemník sekce VD SD ČR: 602 582 510  
email: amez.jiraj@svaz.cz

ICO: 61381705  
KB Praha 8, č.ú.: 19222780267/0100  
Dopravní adresa: Pan Lukáš Hradský  
Nad Vavrouškou 696/19  
18100 PRAHA 8

SD SVAZ DOPRAVY  
ČESKÉ REPUBLIKY



SEKCE VODNÍ DOPRAVY

Lukáš Hradský  
Předseda Sekce

*nebyla zpracována ani studie proveditelnosti záměru (...)*, což nelze pro DOL použít, protože v tomto případě Studie proveditelnosti existuje; ostatně, byl-li by takový výklad možný, nemohla by se zřejmě v ČR územně připravovat téměř žádná významnější dopravní stavba;

- nevystižná je i věta „Zrušením územní rezervy vodního koridoru Dunaj – Odra – Labe se také uvolní velká část již dnes blokových území, která jsou v některých případech vedena i částmi některých sídel“; úpravou územní ochrany pro DOL podle UV ČR č. 968/2020, ukládající aktualizaci PÚR ČR podle výsledků Studie proveditelnosti (čl. II.2), by se **územní ochrana zmenšila až o 50 %**, včetně radikálního omezení kolizí se sídelní zástavbou;
- skutečností neodpovídá ani tvrzení „po dokončení státem plánovaného rozsahu železniční a silniční dopravní infrastruktury k roku 2050 budou na úrovni ČR splněny podmínky pro dosažení cílů Zelené dohody v podobě zdvojnásobení výkonů železniční a vodní dopravy oproti současnému stavu“; platná Dopravní politika obsahuje k roku 2050 souhrnné **zvýšení výkonů železniční a vodní dopravy jen o 44,5 %**, navíc podle tvrzení řady odborníků, jakož i dat ČSÚ, vychází z nesprávných (nižších) dat o přepravách;
- stran cílů Zelené dohody (převedení 75 % výkonů ze silnice na železnici a vodu) by ve skutečnosti bylo nutné **výkony železnice (bez podstatného podílu plavby) zvýšit 3,5x**;
- ve Vašem dopise zcela chybí reakce na zvýšení cen silničních přeprav po zavedení „emisních povolenek“, jakož i vyrovnání se s otázkou z toho vyplývajícího zdražení koncových cen pro zákazníky a občany ČR;
- z tohoto pohledu jsou slova, že „tyto cíle jsou navrženy pro celoevropskou úroveň, a nikoliv pouze pro úroveň národní“ v podstatě irelevantní, jakkoli se jimi platná Dopravní politika ve svém textu zaštiťuje.

Nejvíce nás ale zaujala úvodní slova, že „Vláda zrušila usnesení, týkající se územní ochrany koridoru průplavního spojení Dunaj-Odra-Labe, a dále usnesení vlády č. 968 ze dne 5. října 2020, ke studii proveditelnosti vodního koridoru Dunaj-Odra-Labe po důkladném zvážení potřebnosti a proveditelnosti DOL“.

Nelze jakkoli zpochybnit, že ve skutečnosti byla nejhlubším a nejdůkladnějším dokumentem týkajícím se DOL právě Studie proveditelnosti, vládou nyní fakticky zrušená. Při nepřijatém prostudování této Studie je nezpochybnitelné, že byla zpracována nejenom náležitě odborně, ale pokrývá také oblasti, které jsou DOL dotčeny (vodní hospodářství, doprava, environmentální otázky, energetika, ekonomika atd.). Navíc byla Studie byla zpracována za trvalého dohledu Monitorovacího výboru, složeného z více než 40 zástupců rezortů (MD, MPO, MMR, MŽP, MZE, MF),

Tel. Předseda sekce VD SD ČR: 605858885  
Email: lukas.hradsky@svd.cz  
Tel. tajemník sekce VD SD ČR: 602 582 510  
email: astec.jir@svd.cz

IČO: 61381705  
KB Praha 8, č.ú.: 192222790267/0100  
Domoňovská adresa: Pao Lukáš Hradský  
Nad Varsovkou 696/19  
18100 PRAHA 8

Naše argumentace vychází z prokazatelně existujících dokumentů, na které se také odvoláváme. Argumentace ve Vašem zasláném dopisu se zcela jistě opírá o Vaše podkladové analýzy a dokumenty. Bez nich by totiž Váš dopis byl pouze Vaším subjektivním a nepodloženým stanoviskem. Věříme, že jste při odpovědi pro Vaše argumentarium využíval odborné podklady a studie. Zřejmě je neznáme a nemáme je k dispozici.

**Vzhledem k tomu proto považujte tento dopis zároveň za žádost o poskytnutí veškerých podkladových dokumentů, dopisů, pracovních stanovisek, studií a dalších odborných materiálů které, sloužily jako podklad pro Vaši odpověď na náš dopis náš dopis č.j. 1/2023 ze dne 24.1. 2023, a to podle Zákona č.106/1999 Sb., o svobodném přístupu k informacím.**

Ing. Jakub Kajzler  
Hlavní poradce předsedy vlády

Co.  
prof. PhDr. Petr Fiala, Ph.D., LL.M.  
premiér České republiky ČR

Co.  
Mgr. Martin Kupka  
Ministr dopravy ČR

Co.  
Ing. Zdeněk Nekula  
Ministr zemědělství ČR

Tel. Předseda sekce VD SD ČR: 605858885  
Email: lukas.hradsky@svd.cz  
Tel. tajemník sekce VD SD ČR: 602 582 510  
email: astec.jir@svd.cz

IČO: 61381705  
KB Praha 8, č.ú.: 192222790267/0100  
Domoňovská adresa: Pao Lukáš Hradský  
Nad Varsovkou 696/19  
18100 PRAHA 8

SD SVAZ DOPRAVY  
ČESKÉ REPUBLIKY



SEKCE VODNÍ DOPRAVY

Lukáš Hradský  
Předseda Sekce

6 dotčených krajů (Úst, Stč, Pa, Ol, Zl, Jm, MS), podniků Povodí (Labe, Moravy, Odry), univerzitních pracovišť (JČ univerzita, Masarykova univerzita, Univerzita Palackého, Pardubická univerzita, Přírodovědecká fakulta UK, ČVUT) podnikatelských svazů (HK ČR, Svaz dopravy), odborných ekologických pracovišť, ochranných organizací (Zelený kruh a další) i zahraničních partnerů (Polsko, Slovensko). Po dokončení byla Studie navíc oponována na 2 odborných pracovištích (ČZU, Fakulta ŽP).

Jistě se shodneme, že natolik široký tým odborníků z různých oblastí jistě nelze napadnout nejen z neobdobnosti, ale ani z účelovosti závěrů této Studie. Studie tedy představuje „důkladné zvážení potřebnosti a proveditelnosti“. Dá se konstatovat, že tato Studie mohla být podkladem pro rozhodnutí celoevropského významu, a to pro současnost i budoucnost.



Slovenský plavebný kongres a České plavební a vodocestné sdružení si Vás dovolují pozvat na celoštátní konferenci s mezinárodní účastí

**31. PLAVEBNÉ DNI,  
ktorá sa uskutoční v dňoch  
19. - 21. septembra 2023**

v Hoteli Kormorán Šamorín,  
pod záštitou

Andreja D o l e ž a l a

ministra dopravy Slovenskej republiky

a

Romana H a v l í č k a

spĺnomocnenca vlády Slovenskej republiky  
pre výstavbu a prevádzku Sústavy vodných diel  
Gabčíkovo-Nagymaros

TEMATICKÉ OKRUHY:

1. Príprava, realizácia a prevádzka  
vnútrozemských vodných ciest a prí-

stavov s dôrazom na bilaterálnu  
a multilaterálnu spoluprácu  
v stredo-európskom priestore,  
2. aktuálne témy, výzvy a úzke miesta  
v oblasti rozvoja vnútrozemskej plavby,  
3. rekreačná a športová plavba ako  
súčasť regionálneho rozvoja.  
Súčasťou konferencie je aj plavba po  
Dunaji v úseku Šamorín - stupeň  
Gabčíkovo spojená s exkurziou vod-  
ného stupňa Gabčíkovo

**Kontakt na organizačný výbor**

**Kontaktná osoba:**

**Ing. Pavel Virág, Telefón: +421 903  
717 862, E-mail: pavel.virag@svp.sk**

**Príspevky do zborníka zaslať elekt-  
ronickou poštou na adresu:  
ludovit.moziesik@stuba.sk  
do 30. 6. 2023**

## Ve Strážnici na Baťově kanálu zakotví více lodí

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

**Rozšíření přístaviště ve Strážnici, jehož výstavba byla koncem ledna 2023 zahájena, vyřeší kritický nedostatek kapacity stávajícího přístavního mola, kdy řada turistů při svém plování po Baťově kanále zde nemůže vyvázat svou loď a vyrazit na návštěvu města a skanzenu. Ředitelství vodních cest ČR do konce června vybuduje na pravém břehu moderní přístaviště pro 14 malých plavidel a 1 osobní loď. Přístaviště díky své neobvyklé koncepci poskytne příjemné místo pro odpočinek a přímý přístup do přilehlého skanzenu.**

„Stavba přístaviště ve Strážnici je první letos zahájenou stavbou Ředitelství vodních cest ČR na Baťově kanále. V průběhu roku bychom rádi ještě zahájili výstavbu plavební komory v Rohatci, která zajistí prodloužení Baťova kanálu do Hodonína. To umožní další rozvoj plavby na jižní části Baťova kanálu a zvýší i návštěvnost turistů připlouvajících po vodní cestě z jihu do Strážnice,“ říká Lubomír Fojtů, ředitel Ředitelství vodních cest ČR a dodává: „Významné stavby jsou ale rozplánovány až do roku 2030. Jejich realizací by se měla délka splavného Baťova kanálu prodloužit na 75 km a současně významně navýšit kapacita přístavů, aby byl uspokojen očekávaný nárůst počtu návštěvníků vodní cesty.“

Nové přístaviště ve Strážnici využívá tvaru původní laguny tvořící obratiště lodí a elegantním způsobem kombinuje odpočinkovou zónu s funkcí prostoru pro přistávání a vyvazování plavidel. Přístup od přístaviště ke skanzenu zajistí dvojice schodišť, která se nacházejí po obou stranách oblouku a bezbariérová rampa v prostoru přistávacího mola pro osobní lodní dopravu. Dominantou středové části jsou tzv. sedací stupně, tedy široké schodiště, které zároveň poslouží k sezení a relaxaci. Vznikne tak nové atraktivní veřejné prostranství propojující pohyb návštěvníků skanzenu přijíždějících a přicházejících „po zemi“ s návštěvníky připlouvajícími lodí, navazující na vstupní objekt skanzenu – bývalého pivovaru z roku 1612.

Základem přístaviště je oblouk pevného mola o délce téměř 120 m. Kolmo k němu budou upevněny plovoucí výložníky, které poskytnou prostor pro vyvazování 10 lodí do délky přibližně 10 m a 4 lodí do délky 8 m. Díky rozšíření kapacity přístaviště Strážnice, bude možné uvolnit 3 stání v prostoru stávajícího přístaviště na levém břehu pro přistávání plavidel údržby Povodí Moravy s. p. a složek Integrovaného záchranného systému. Na novém přístavišti budou osazeny 4 odběrné sloupky pro připojení plavidel na elektřinu a pitnou vodu, které bude možné ovládat předplacenou přístavní kartou ŘVC ČR, obdobně jako na jiných přístavištích Baťova kanálu.

Důležitou součástí stavby je obnovení těsnící hráze. „Současný břeh laguny je tvořen protipovodňovou hrází, proto je v rámci výstavby přístaviště nutné důkladně provést těsnící stěnu,“ říká Jan Pospíšil, stavbyvedoucí společnosti Inženýrské a dopravní stavby Olomouc, a.s. a dodává: „Investor nezapomíná ani na náhradní výsadbu, která bude provedena kvůli pokácení několika místních stromů.“

Na stavbu přístaviště navazuje i úprava těsného okolí hlavní budovy skanzenu včetně vybudování nového vstupu do skanzenu v podobě turniketů se zázemím.

„Baťův kanál se po celé své délce stává čím dál navštěvovanější oblastí jak turisty z České republiky, tak ze zahraničí. O roz-

šíření přístaviště na pravém břehu se začalo přemýšlet už v roce 2008, přičemž tato stavba je opravdu významným milníkem pro turistický ruch. Město Strážnice počítá se zvýšením počtu návštěvníků, proto naváže na investiční akci ŘVC ČR navýšením parkovacích kapacit, vybudováním přístupové komunikace a veřejného osvětlení či vybavením mobiliářem,“ říká Risto Ljasovský, starosta města Strážnice.

„Stavební úprava přístaviště a jeho otevření veřejnosti přináší díky svému rozsahu a náročnosti řadu provozních změn ve fungování skanzenu. Souběh několika staveb v areálu a provozu skanzenu v období od dubna do června bude znamenat určitá nutná omezení, mezi která patří bohužel také zrušení velikonočního a řemeslného programu. Po dobu výstavby budou návštěvníci využívat provizorní vstup,“ říká Martin Šimša, ředitel Národního ústavu lidové kultury Strážnice, a zároveň představuje další investiční plány: „Společně s akcí ŘVC ČR a města Strážnice na výstavbě přístaviště dojde k realizaci nemalých investic ze strany Národního ústavu lidové kultury do úpravy navazujících ploch. Díky této koordinaci tak po jejich dokončení v pozimních měsících vznikne v okolí přístavu ucelený krajinný celek. Místní občané jistě ocení otevření prostoru zadního traktu vstupní budovy skanzenu Strážnice a vznik odpočinkové zóny s vodním prvky, na níž bude navazovat zahrádka restaurace. Snadnou orientaci návštěvníků skanzenu v rámci oddělení vstupní budovy a nového vstupu do areálu muzea budou řešit vhodně umístěné orientační prvky.“

**Stavební náklady ve výši 32,4 mil. Kč bez DPH financuje Státní fond dopravní infrastruktury. Zhotovitelem stavby jsou Inženýrské a dopravní stavby Olomouc, a.s.**



Slavnostní poklepání na základní kámen rozšíření přístaviště Strážnice



Stavební práce na rozšíření přístaviště Strážnice

# V Litoměřicích bylo otevřeno první z letošní série nových přístavišť pro rekreační plavbu

Ministr dopravy Martin Kupka 24. února 2023 při příležitosti otevření prvního nového přístaviště v Litoměřicích potvrdil, že v letošním roce již běží nebo budou zahájeny práce na 15 přístavištích pro rekreační plavbu na Labi. Po letech příprav se tak podařilo spustit tento zásadní projekt zpřístupnění měst v Polabí rekreační plavbě. Přístaviště v Litoměřicích vybudované Ředitelstvím vodních cest ČR nyní zajistí nejen bezpečnější a pohodlnější stání plavidel, ale také přípojky elektriny a vody, obdobně jako na jiných nových přístavištích.

„Ministerstvo dopravy dlouhodobě podporuje zlepšování podmínek ve vodní dopravě pro rekreační plavbu, zejména cestou doplňování chybějící veřejné přístavní infrastruktury, aby se zpřístupnilo okolí vodní cesty plavcům na Labi. Tato krásná vodní cesta je příležitostí, aby rekreace na vodě se zde zařadila mezi oblíbené aktivity cestovního ruchu, jako je na Bažově kanále a na Vltavě,“ prohlásil ministr dopravy Martin Kupka.

„Přístaviště otvíráme symbolicky v Litoměřicích, které jako jedno z nejstarších českých královských měst bylo od počátku úzce spjato s plavbou na Labi, kdy zboží dopravované na lodích muselo být nabízeno na městských trzích. Dokonce již roku 1057 je zaznamenáno právo cla z vodní dopravy,“ řekl Lubomír Fojtů, ředitel Ředitelství vodních cest ČR, jež je investorem a provozovatelem nových přístavišť. „V současnosti běží práce na výstavbě 5 veřejných přístavišť pro malá plavidla a 4 přístavišť pro osobní lodě na Labi v Ústí nad Labem – Brně, Roudnici nad Labem, Štětí, Čelákovících, Nymburku, Poděbradech a v Kolíně. Na dalších 4 přístavištích pro rekreační plavbu se rozběhnou práce během prvního pololetí tohoto roku a rozšíří se možnosti pohodlného zastavení s lodí také o Brandýs nad Labem a Mělník. V Ústí nad Labem – Vaňově bude ve spolupráci s městem doplněn přístupový chodník k novému můstku a inženýrské sítě pro připojení lodí na elektrinu a vodu. Upraveného místa pro zastavení osobních lodí se dočká také Brandýs nad Labem.“

Na Vltavě byla v prosinci loňského roku zahájena výstavba nového veřejného přístaviště malých plavidel v Davli a Ředitelství vodních cest ČR usiluje o získání veškerých povolení pro přístav pro 20 lodí v Kamýku nad Vltavou, jehož výstavba by rovněž mohla začít v roce 2023.

„Investiční program Ředitelství vodních cest ČR není jen o přístavištích, i když v roce 2023 budou nejvíce viditelné,“ doplnil Lubomír Fojtů. „Také pokračujeme v rozšiřování nezbytných servisních služeb s tankováním a odběrem odpadů pro plavidla, tentokrát výstavbou centra v Roudnici nad Labem. Rekreační plavba jistě ocení postupnou modernizaci a doplnění bezpečných čekacích stání právě pro malá plavidla u plavebních komor na Vltavě, která začíná ve Vraném nad Vltavou a bude ještě letos pokračovat v Dolánkách, Miřejovicích a v Roztokách. Zahájen bude rovněž program modernizace a nové výstavby soustavy sjezdů do vody pro spouštění a vytahování malých plavidel na Vltavě,“ dodal.

Vyššímu využívání nákladní plavby na Vltavě pomůže poslední stavba zvyšování ponorů plavidel na 2,20 m, díky které lodě dopraví až o 40 % více materiálu. Na podzim by měla být zahájena komplexní obnova téměř 120 let starého Vraňanskohořínského plavebního kanálu spojená s jeho prohloubením a výměnou těsnění a opevnění břehů.

Na přístavišti v Litoměřicích byla během uplynulých 8 měsíců roku 2022 původní konstrukce přístaviště pro malá plavidla z málo stabilních plastových modulů nahrazena robustní osvědčenou konstrukcí 58 m dlouhého mola s železobetonovými plovkami a dřevěnou pochozí palubou. Do původního kolmého stání bylo v prostoru bočního ramena řeky obtížné zaplout a proto nyní je stání až pro 14 rekreačních plavidel šikmé. Novinkou jsou přípojky elektrické energie a pitné vody ke každé lodi a pohodlný bezbariérový přístup po lávce. „Při kolísání hladiny v Labi se molo pohybuje pomocí objímek po dalbách nahoru

a dolu v rozsahu až 6 m,“ řekl Roman Krupička za zhotovitele stavby firmu LABSKÁ, strojní a stavební společnost s.r.o.. „Dalby jsou dostatečně vysoké, aby i při povodni stejného rozsahu jako byla v roce 2002 udržely molo bezpečně na místě. Speciální konstrukcí bylo nutné přizpůsobit napojení rozvodů elektriny a vody na molo“, dodal.

Původní přístaviště osobních lodí na Lodním náměstí v Litoměřicích získalo nejen nové atraktivní designové provedení pro cestující připlouvající do města, ale bylo jedna ze dvou plošin byla také výškově upravena pro nástup i do menších osobních lodí. Pobyt lodí ve městě bude nyní pohodlnější a šetrnější pro okolí, protože bude je k dispozici kapacitní přípojka elektrické energie a pitné vody. Lodě tak již nebudou zbytečně obtěžovat okolí dieselvými agregáty.

**Stavbu přístaviště v Litoměřicích s náklady ve výši 36,2 mil. Kč bez DPH financovanými Státním fondem dopravní infrastruktury realizovala firma LABSKÁ, strojní a stavební společnost s.r.o.**



Slavnostní otevření nového přístaviště v Litoměřicích



Ředitel Ředitelství vodních cest ČR Lubomír Fojtů (vpravo) provedl ministra dopravy Martina Kupku po novém přístavišti v Litoměřicích

# V Roudnici nad Labem začíná stavba servisního centra pro lodě. Čerpací stanice pohonných hmot bude sloužit osobním i nákladním plavidlům.

Ředitelství vodních cest ČR zahájilo 7. března 2023 výstavbu servisního centra pro lodě, které vzniká v těsné blízkosti budovaného přístaviště pro malá plavidla v Roudnici nad Labem. Kromě tankování pohonných hmot nabídne servisní stání plavidlům také možnost odčerpání odpadních a nádních vod, doplnění vody a odevzdání odpadu. Obdobné servisní centrum pro osobní, rekreační i nákladní lodní dopravu v širokém okruhu neexistuje.

„Ucelená síť čerpacích stanic a servisních center tohoto druhu na Labské vodní cestě chybí. Servisní centrum v Roudnici by mělo být prvním z řady, které Ředitelství vodních cest na Labi a dolní Vltavě plánuje postavit,“ říká Lubomír Fojtů, ředitel Ředitelství vodních cest ČR a upřesňuje: „Stavba bude umožňovat bezpečně a pohodlně tankovat pohonné hmoty, doplňovat nádrže pitnou vodou, odčerpávat z lodí odpadní a nádní vody k následné likvidaci, připojit se na elektrickou energii, odevzdávat tříděný odpad a nakupovat drobný spotřební materiál k provozu plavidel. Navazujeme tak na úspěšně fungující servisní centra Ředitelství vodních cest ČR v přístavech Hluboká nad Vltavou a Veselí nad Moravou.“

Servisní centrum bude rozděleno do dvou provozních celků – servisního stání a provozního zázemí. Servisní stání, které je tvořeno pevným molem a dalbami, je situováno přímo u vody. Slouží k přistávání plavidel a přímému čerpání pohonných hmot do lodních nádrží pomocí čerpacích pistolí. Není tak nutná složitá manipulace s kanystry, kdy hrozí riziko znečištění vodního toku. Na servisním stání bude také možné hadicemi přímo z plavidel odčerpávat odpadní a nádní (znečištěné ropnými látkami) vody do nádrží umístěných pod pochozí plochou mole, odkud bude odčerpána do zázemí servisního centra. Běžné od-

padní vody bude odvádět městská kanalizace, vody znečištěné ropnými látkami budou odvázeny k ekologické likvidaci. Zároveň zde mohou lodě doplnit pitnou vodu. Vlastní molo bude upůsobeno tak, aby bezpečně odolalo průchodu velkých vod. Provozní zázemí servisního centra bude vybudováno na břehu za cyklostezkou, nad stávající opěrnou zdí, která bude sanována a zároveň v ní bude vybudováno přístupové schodiště. Nad úrovní ohroženou povodněmi tak bude postavena budova s prodejnou, skladovacími nádržemi, čerpacími stojany a stáčecím místem. Pokud bude chtít plavidlo čerpat pohonné hmoty, posádka si na hlavních ovládacích stojanech u provozní budovy navolí částku, druh paliva a vybere stojan a následně může z příslušné čerpací pistole umístěné na servisním stání na mole čerpat pohonné hmoty přímo do plavidla. V rámci technologického zázemí budou umístěny i kontejnery k odběru komunálního a tříděného odpadu.

„Stavba si vyžádá nutná omezení přímo v prostoru staveniště, ale i v blízkém okolí. Do konce dubna bude z důvodu bezpečnosti uzavřen provoz na cyklostezce vedoucí po břehu Labe. Stavba totiž zahrnuje i položení inženýrských sítí, které znamenají výkop přímo v místě cyklostezky. Provoz bude veden po značené objízdné trase přes ulici Sladkovského. Zvýšený bude i provoz stavební techniky, a to především v prvních dvou měsících výstavby. Od května bude již provoz tlumenější, ale i tak se obyvatelům města omlouváme za dočasné nepohodlí spojené se stavebním ruchem,“ říká Jindřich Tautman, ředitel oblasti VHS společnosti STRABAG Rail, a.s., která stavbu realizuje.

**Stavební náklady ve výši 88,31 mil. Kč bez DPH financuje Státní fond dopravní infrastruktury.**



Vizualizace servisního centra Roudnice nad Labem

## HUMANITÁRNÍ SBÍRKA: DODÁVKY PLNĚ POMOCI UKRAJINĚ

POTŘEBUJEME POMOCI USKUTEČNIT NÁŠ ZÁMĚR: ZAJISTIT AUTA/DODÁVKY S POHONEM 4x4, NAPLNIT JE VĚCMI, KTERÉ JSOU AKTUÁLNĚ NA UKRAJINĚ POTŘEBA A DOVĚZT JE DO ODĚSY, KDE JE PŘEDÁME CHARITATIVNÍMU FONDU JIŽNÍ BŘEH.

UVBAVENÍ, KTERÉ POSÍLÁME NA UKRAJINU:  
• SKW DIESELOVÉ GENERÁTORY • DETEKTORY KOVŮ • MOTOROVÉ PILY • SPACÍ PVTLE  
• TERMOPRÁDLO A BUNDY

VÍCE O SBÍRCE:  
[WWW.DONIO.CZ/DODAVKY-PLNE-POMOCI-UKRAJINE](http://WWW.DONIO.CZ/DODAVKY-PLNE-POMOCI-UKRAJINE)





# Vůbec nedávají smysl, kritizují ekologové chystané stavby na Labi a Odře

Albert Málek – Seznam Zprávy 18. 3. 2023

**Kanál Dunaj–Odra–Labe skončil, zbytečné plavební projekty ale pokračují, tvrdí ekologové. Ministerstvo dopravy kritizují za plány na splavnění Labe a Odry, resort argumentuje napojením Česka na světové námořní přístavy.**

Vláda premiéra Petra Fialy (ODS) letos v únoru udělala definitivní tečku za projektem kanálu Dunaj–Odra–Labe (DOL), což byl velký sen dnes už bývalého prezidenta Miloše Zemana.

„Chceme se věnovat smyslupnějším tématům, jako je výstavba vysokorychlostních tratí, rekreační plavbě a samozřejmě dostavbě dálniční sítě. Tedy tomu, co má opravdu smysl,“ uvedl ministr dopravy Martin Kupka (ODS), když se oznamovalo zrušení stanovených územních rezerv.

Ekologové ale tvrdí, že plány na nesmyslné plavební projekty pokračují. Zmiňují v té souvislosti budování vodních cest, které měly na kanál DOL navazovat – splavnění Labe k Pardubicím a Odry k Bohumínu.

**„Tím, že je zrušený kanál Dunaj–Odra–Labe, chybí návaznost. Kdyby se tyto projekty alespoň propojily, dalo by se poukazovat na jakousi prostupnost vodní dopravy. Tyto rozkouskované projekty už ale vůbec nedávají smysl,“ řekla pro Seznam Zprávy Marie Dostálová z ekologické organizace Arnika.**

Stavby prý ohrozí jak chráněné druhy, tak zadržování vody v krajině. A kvůli změně klimatu podle ní navíc bude vody v řekách ubývat.



Plavební stupeň Děčín (vizualizace)

## „Realistické a ekologicky obhajitelné“

Aktuálně se hovoří o třech nových stavbách. Je to třeba plavební stupeň Děčín, u kterého ministerstvo připravuje zadání studie ekologické proveditelnosti EIA, ale také splavnění Odry v Bohumínu, kde zpracovává územně-analytickou studii.

**„Z našeho pohledu jsou oba projekty realistické a ekologicky obhajitelné a jejich 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 životně důležité suroviny,“ komentoval záměr mluvčí ministerstva Filip Medelský.**

Nejblíže uskutečnění je třetí projekt – plavební stupeň Přelouč II, který by umožnil splavnění Labe z Přelouče do Pardubic. Ředitelství vodních cest v druhé půlce února oznámilo, že trasu vodní cesty chce vybrat do jednoho roku.

„Trh bude obohacen o novou možnost objednávek, u nichž se zvýší předvídatelnost a dostupnost,“ sdělil Medelský.

## Proti, nebo po proudu?

Podle ministerstva je výhodou i napojení Česka na světové přístavy v Hamburku a Štětíně. To ale není jisté, tvrdí Daniel Vondrouš, poradce ministra životního prostředí. Podle něj Ministerstvo dopravy uvažuje o splavňování tuzemských řek, ačkoliv se po nich za hranicemi pořádně plout nedá.

**„Logiku dává pouze splavňování od ústí směrem k prameni,“ vysvětlil Vondrouš** s tím, že u Labe by dávalo smysl zajištění splavnosti nejprve na německém území a až poté budování plavebního kanálu do Pardubic.

„Problém je, že zrovna v případě trasy z Přelouče do Pardubic se produkuje vodní cesta o několik kilometrů. Mezi těmi dvěma místy není žádný nový zdroj zboží a tu vodní cestu to ekonomicky nikam neposouvá,“ shrnul Vondrouš. „Smysl by to mělo ve chvíli, kdy by Labe bylo splavněné od Pardubic až k Severnímu moři.“

Podobně to vidí i se splavněním Odry do Bohumína. „Nějakou dobu se mohlo zdát, že by se splavnost zajistila v dohledné době několikalet a následně by se tam dopravovaly energetické suroviny. Už ale padlo rozhodnutí, že s Polskem budeme mít plynovod, takže dovoz zkapalněného plynu po řece nedává smysl,“ podotkl.

Ke splavnění řek se staví skepticky i výkonný ředitel Svazu spedice a logistiky České republiky Petr Rožek. Výrobky z Moravskoslezského kraje je podle něj jednodušší vozit do přístavů v Polsku několik kilometrů za hranicemi po železnici nebo silnici. „Že bychom říční dopravu propojili s Bohumínem, to je opravdu technicky nemožné. To by musel být vystaven nový kanál, ale kde se do něho vezme voda, to bohužel nikdo neví,“ řekl Seznam Zprávám.

Problémy pak spatřuje i u Labe. „Od Magdeburgu dál až po město Riesa je v Sasku splavné, ale používá se už méně, protože zde dochází ke kolísání vodního stavu,“ vysvětlil. „Od Riesy směrem na české hranice je bohužel Labe stejně špatně splavné jako u nás.“

## Dohoda v šuplíku

Úvahy o splavnění Labe jsou ale podle Rožka přeci jen na místě. Mínil, že se jedná o novou dopravní trasu, která by mohla ulevit přetížené silniční a železniční dopravě do Německa. Po řece by se mělo dopravovat především krmivo, uhlí nebo hnojiva.

„Silniční i železniční tranzitní trasy přes Německo neodpovídají požadavkům dopravců, často nestačí kapacitně a díky lepším podmínkám na Labi může doprava s naším nejvýznamnějším hospodářským partnerem a také do přístavu Hamburk dostat nový konkurenceschopný impuls,“ uvedl za Ministerstvo dopravy Medelský.

**Ke splavnění Labe se Česko zavázalo už před několika lety v dohodě s Německem. Vláda v roce 2021 přijala dokument, podle kterého by se měla na Labi až do Pardubic udržovat plavební hloubka 140 cm.**

**Dohoda ale stále neprošla Parlamentem. „Bohužel leží někde v šuplíku,“ řekl ředitel Svazu spedice a logistiky.**

I situace na Labi ale má své limity. „Když je dobrá voda, nabízí Labe ponor až nějakých 160 cm. Když ale takový ponor není, tak se plout nedá. A bohužel to trvá i víc než půl roku,“ připustil Rožek. Dodal, že dohodnutých 140 cm pro současné lodě operující v západní Evropě nestačí a bylo by potřeba vyrobit nové.

# Povodí Vltavy dokončilo revitalizaci dolního toku řeky Vltavy



**Povodí Vltavy dokončilo na konci loňského roku revitalizaci vodního toku Vltavy na jeho posledním úseku pod vraňanským jezem s cílem zlepšit hydromorfologické podmínky, obnovit členité koryto vodního toku včetně zlepšení jeho propojení s údolní nivou a umožnění různých režimů proudění. Tato významná vodohospodářská investice, která byla zahájena v říjnu 2020, byla financována z větší části z prostředků Operačního programu Životní prostředí ve výši 173 mil. Kč.**

*„Revitalizace na bezmála pět kilometrů dlouhém úseku Vltavy je v oblasti přírodě blízkých úprav vodních toků v České republice unikátním projektem jak délkou úpravy, tak velikostí řešeného vodního toku. V závislosti na úrovni hladiny významně naroste plocha sezónně zaplavovaných říčních pláží, bočních tůní a ramen. Ve vymezeném pásu tak, aby nebyly ohrožovány sousední pozemky a stavby, umožní tato revitalizace přirozené morfologické procesy, na které je vázána existence cenných stanovišť“*, upřesňuje Petr Kubala, generální ředitel státního podniku Povodí Vltavy.

U vytvořených pláží, bočních ramen a tůní, strmých či mírně svažovaných břehů lze předpokládat postupný vývoj, který je značně závislý na režimu průtoků v čase. V některých částech bude docházet k postupnému vymílání (u exponovaných břehů), v jiných naopak k usazování. Následné výsadby jsou navrženy v blízkosti toku spíše v omezeném rozsahu. Obnažené štěrkopisky a méně úživné zeminy vytvářejí vhodná stanoviště pro cennou dřevinu topol černý. Ve větší vzdálenosti od koryta vodního toku jsou navrženy výsadby ovocných dřevin s důrazem na použití starých odrůd.

*„Jako přírodovědec si cením toho, že bude obnovena dynamika proudění, která umožní rozvoj širokého spektra stanovišť pro vodní a na vodu vázané organismy, přičemž mnohé vytvářené biotopy lze označit za vzácné nebo ustupující. Revitalizace celkově přispěje ke zvýšení morfologicko-ekologické hodnoty území, které posílí funkčnost nadregionálního biokoridoru, jehož osou je řeka Vltava, a dokonce mírnělepší úroveň protipovodňové ochrany přilehlého území“*, dodává Petr Kubala, a uzavírá, *„toto zdařilé přírodě blízké opatření je velmi dobrým příkladem*

*synergie práce našich odborníků a využití finančních prostředků ze Státního fondu životního prostředí prostřednictvím Operačního programu Životní prostředí“.*

Revitalizace vodního toku Vltavy na jeho posledním úseku pod vraňanským jezem po soutok s Labem je úkolem z Dílčího plánu povodí Dolní Vltavy. Řešené území je vymezeno tokem řeky Vltavy v říčním km 5,6 – 10,2. Záměr je situován na území obcí Lužec nad Vltavou, Vojkovice, Vraňany a Zálezlice. Území dotčené stavbou navazuje na vodní tok Vltavy a provedené úpravy se týkají pouze nezastavěného území.

Celkové náklady činí cca 180 mil. Kč, z nichž cca 173 mil. Kč byly hrazené z Operačního programu Životní prostředí, zbytek z vlastních prostředků státního podniku Povodí Vltavy.



Музей Карлова Моста  
MUZEUM KARLOVA MOSTU  
PRAHA

15. ROČNÍK OBNOVENÝCH SLAVNOSTÍ

POD KARLOVÝM MOSTEM

NA HLADINĚ VLTAVY

SVATOJÁNSKÉ SLAVNOSTI

NAVALIS

15/5

2023



BAROKNÍ SPEKTÁKULUM NA VLTAVĚ

*Světová premiéra symfonie Pět hvězd svatého Jana Nepomuckého*

POZNEJTE KOUZLO STARÉ PRAHY

*Sobota 13. května*

14.00–18.00 / SVATOJÁNSKÉ SYMPOZIUM S PREZENTACÍ NOVÉ KNIHY

*Neděle 14. května*

14.00–18.00 / BENÁTSKÉ ODPOLEDNE (HERGETOVA CIHELNA)

*Pondělí 15. května*

14.30 / SLAVNOSTNÍ ZDOBNÍ KONÍ (HRADČANSKÉ NÁM.)

16.30 / ŽEHNÁNÍ KONÍM A JEZDCŮM (HRADČANSKÉ NÁM.)

17.30 / SLAVNOSTNÍ MŠE SVATÁ V KATEDRÁLE SV. VÍTA, VOJTĚCHA A VÁCLAVA

19.00 / SVATOJÁNSKÉ PROCESÍ NA KARLŮV MOST

19.45 / REGATA BENÁTSKÝCH LODÍ VELA AL TERZO, PLAVBA OTUŽILCŮ,  
SESKOK PARAŠUTISTŮ (KARLŮV MOST)

20.00 / POBOŽNOST PŘED KOSTELEM SV. FRANTIŠKA (KŘIŽOVNICKÉ NÁM.)

20.30 / KONCERT NA HLADINĚ VLTAVY POD KARLOVÝM MOSTEM

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



Úřad vlády České republiky



# Tradiční setkání rozšířeného vedení závodu Dolní Vltava 54 let po normalizaci

Ing. Jiří Stratílek



8. března 2023 se konalo tradiční setkání rozšířeného vedení závodu Dolní Vltava v prostorách Jindřišské věže v Praze 1. Každý rok ve stejný termín se tu scházejí bývalí pracovníci Správy Povodí Vltavy – závodu Dolní Vltava, kteří před rokem 1970 pracovali v rozšířeném vedení závodu. Setkávání bývalých pracovníků závodu Dolní Vltava v Jindřišské věži inicioval Egil, což je skautské jméno Ing. Josefa Podzimka.

Proč je tím mezníkem právě rok 1970? V tomto a následujícím roce se výrazně obměnilo vedení závodu. Po nadějném Pražském jaru následoval vstup vojsk Varšavské smlouvy do Československa v srpnu 1968, a následně návrat k předchozímu režimu pod názvem „normalizace společnosti“. To se projevilo i u Správy Povodí Vltavy. V listopadu 1970 byli odvoláni ze svých funkcí ředitel závodu Ing. Josef Podzimka i vedoucí provozu a jeho zástupce Ing. Jirka Stratílek. O něco později byl odvolán z funkce hlavního stavbyvedoucího Míla Brzoň. Následně změnili působiště i někteří další pracovníci.

A proč se setkání konají v Jindřišské věži? Rozsáhlou rekonstrukcí Jindřišské věže financovala a realizovala společnost Jindřišská věž s.r.o. majitelů Ing. Josefa Podzimka, jeho syna Ing. Martina Podzimka a vedoucího realitní kanceláře Pohoda pana Petra Švestky. Tato společnost se zavázala věž opravit a využít k účelům neodporujícím morálce katolické církve. V roce 2002 byla rekonstrukce věže ukončena a pronájem byl uzavřen na dobu 40 let. Unikátní vestavba věže do věže je včetně historie Jindřišské věže popsána v knize Stověžatá Praha.

A proč 8. března? Je to Mezinárodní den žen, a Egil nikdy nezapomene dát každé ženě kytičku – i když ho podezíráme, že to zařizuje jeho žena Handa.

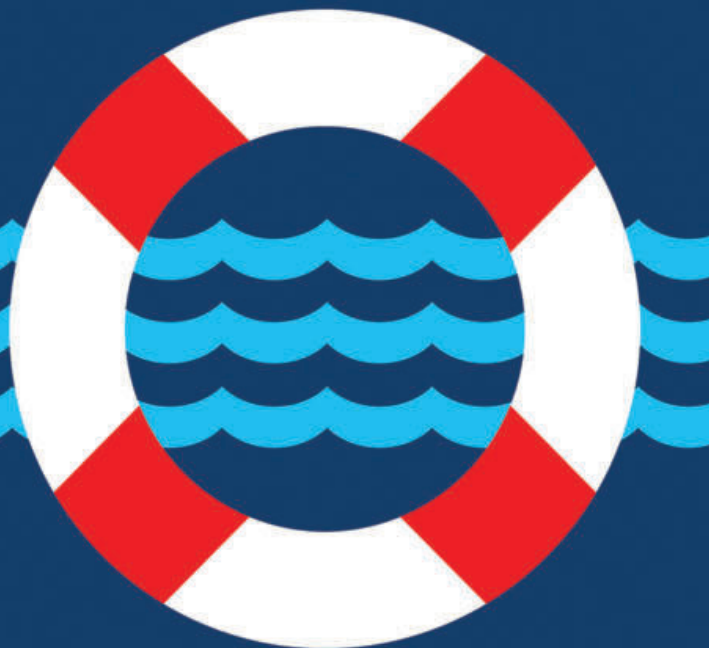
Od roku 1970 uplynulo více než 50 let, takže se dnes naše setkání podobají sjezdu duchodců, ale stále máme živý zájem o dění ve světě a zejména o vodohospodářská témata. Na letošním setkání jsme jako vysloužilí vodohospodáři odsoudili

rozhodnutí vlády o zrušení územní ochrany trasy vodního koridoru Dunaj-Odra-Labe. Vzpomínáme také na naše pracovní začátky, a zejména oceňujeme přátelské vztahy, které mezi námi panovaly. Doteď si vážíme i svých tehdejších nadřízených a oceňujeme jejich přirozenou autoritu. A to i navzdory personálním změnám, které nás v roce 1970 postihly.

„Jsem velmi rád, že se Egil a Míla Bartoň chopili organizování těchto ročních setkání bývalých i současných pracovníků Povodí Vltavy. Rád se se všemi setkávám a jsem rád, že jsem s nimi mohl pracovat a často i mimopracovně stýkat. Přeji nám všem hodně zdraví a hodně dalších společných setkání,“ řekl při setkání bývalých kolegů Jirka Hrablich.

Jsmo rádi, že pozvání na naše setkání přijímá současný ředitel závodu Dolní Vltava Ing. Jiří Friedel a generální ředitel státního podniku Povodí Vltavy RNDr. Petr Kubala, a my se z první ruky dozvídáme o aktuálním dění v podniku, i o připravovaných stavbách a vodohospodářských akcích. Byli bychom rádi, kdyby i po oznámeném záměru katolické církve prodat Jindřišskou věž, platila smlouva o pronájmu a my se tu mohli setkávat i v dalších letech.

Generální ředitel Povodí Vltavy RNDr. Petr Kubala na setkání uvedl: „Vážení účastníci přátelské porady širšího vedení závodu DOLNÍ VLTAVA při příležitosti výročí nastupující normalizace. Velmi si vážím, že jsem byl na vaší poradě pozván, již opakovaně, jako host. Z mnohými z vás jsem se potkával na Rohanském ostrově, když jsem v roce 1987 nastoupil do svého prvního zaměstnání ve Výzkumném ústavu vodohospodářském. Dále jsem některé z vás potkával v Grafické ulici, když jsem v roce 1995 nastoupil do svého druhého zaměstnání do Povodí Vltavy. Dovolte, abych vám při této příležitosti poděkoval za to, co jste pro Povodí Vltavy udělali, ať už to bylo v jakékoliv právní formě podniku. Musí být úžasné vidět, jak Vámi vybudované hodnoty přetrvávají.“



# XI. ROČNÍK Lodě na Labi

**NYMBURK / 5. – 8. 5. 2023**

Program najdete na: [www.pruhpolabi.cz](http://www.pruhpolabi.cz)  
[facebook.com/PRUH-Polabi](https://facebook.com/PRUH-Polabi)

- lodě různých velikostí
- výletní plavby
- půjčování rychlých člunů
- řemeslné trhy
- boxing on the river
- hudební produkce
- setkání karavanistů



**Hlavní partneři:**



**Středočeský kraj**

**Nymburk**



**Mediační partneři:**



**Sportovní partner:**



**Nadační partner:**



**Partneři cestovního ruchu:**



**Partneři:**



## Zimní období a příprava na plavební sezónu 2023

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



Aby byl plavební provoz na Baťově kanále co nejméně omezen, je nutno většinu oprav a zásahů provádět mimo období, kdy probíhá hlavní turistická plavební sezóna, což zejména v zimních měsících značně komplikuje provádění prací a prodlužuje termíny realizací jednotlivých oprav či staveb.

Od října 2022 tak opět pokračují práce na opravě břehového opevnění v části Baťova kanálu od jezu Sudoměřice k Výklopníku. Jedná se o druhou etapu prací v úseku mezi Výklopníkem a Valchou. Stavba spočívá v odstranění nánosů z koryta a zpevnění břehů lomovým kamenem.

Nově byly zahájeny práce na modernizaci Nápuštného stavidla ve Veselí nad Moravou. Účelem modernizace Nápuštného stavidla je odstranění rizika havarijního přerušení plavby na jižním úseku Baťova kanálu od Veselí nad Moravou až po jez Sudoměřice, zajištění kontinuální plynulé a bezpečné průtoky, udržování stabilní plavební hladiny a zabezpečení napouštění všech plavebních komor na tomto úseku.

Pro letošní plavební sezónu budou v rámci projektu Modernizace rejd plavebních komor dokončena další čekací stání, která rovněž přispějí ke zvýšení bezpečnosti a komfortu rekreační plavby na Baťově kanále.

Výše uvedené akce jsou financovány ze zdrojů SFDI, jejich investorem je vždy Povodí Moravy, s. p.

Pro zajištění funkčnosti vodní cesty a bezpečné plavby je

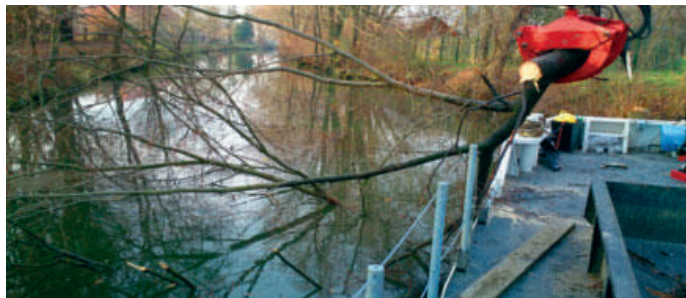
však třeba z pohledu správce vodní cesty zajišťovat řadu dalších činností financovaných z vlastních prostředků.

V průběhu mimovegetačního období tak provedlo Povodí Moravy na celém úseku vodní cesty zdravotní probírky doprovodného břehového porostu. Jednalo se především o likvidaci suchých a poškozených stromů, náletových dřevin, keřového porostu a rákosu z plavební dráhy.

Před zahájením nové hlavní plavební sezóny, která slavnostně zahájuje 1. 5. 2023, probíhají zejména práce na vyčištění horního i dolního ohlaví (prostory chodu vzpěrných vrátní a nápuštných zařízení) všech 13 plavebních komor, těžení dnových sedimentů v rejdách, a zajištění údržby a seřízení technologií plavebních komor. Nedílnou součástí přípravy na sezónu je kontrola a obnova plavebního značení.

Údržbové práce na vodní cestě jsou zajišťovány i pomocí víceuúčelového pracovního plavidla „Jožin“, které během krátké zimní přestávky prodělalo důkladný servis. V říjnu ložského roku bylo plavidlo vyzvednuto z vodní hladiny a převezeno do dílny odborné firmy, kde byly opraveny poškozené nátěry, přetěsněny pístitnice, vyměněny tlakové hadice a veškeré provozní kapaliny. Opravy byly dokončeny v březnu a od dubna se již „Jožin“ plně zapojil do příprav na letošní plavební sezónu.

**V letošním roce bude provoz plavebních komor spuštěn tři dny před slavnostním zahájením hlavní plavební sezóny, tedy již v pátek 28. dubna 2023, konec je stanoven na neděli 1. října 2023. Komorování bude probíhat v čase od 9.30 do 18.00 hodin.**



Obslužné plavidlo Jožin čistí před plavební sezónou koryto Baťova kanálu

# Modernizace nápuštného stavidla Veselí nad Moravou

Nápuštné stavidlo Veselí je jediným objektem zajišťujícím napouštění povrchové vody z řeky Moravy do jižního kanálového úseku vodní cesty Bařov kanál od Veselí nad Moravou až po jez Sudoměřice. Bylo vybudováno na konci třicátých let minulého století a je umístěno v pravobřežní hrázi horní rejdy plavební komory Veselí n. Moravou.

Účelem probíhající modernizace Nápuštného stavidla Veselí, financované ve výši 26 mil Kč ze zdrojů SFDI, je odstranění rizika havarijního přerušení plavby na jižním úseku Bařova kanálu od Veselí nad Moravou až po jez Sudoměřice, zajištění kontinuální plynulé a bezpečného průtoku vodní cesty, udržování stabilní plavební hladiny a zabezpečení stabilního napouštění všech plavebních komor na tomto úseku. Stavba byla zahájena v říjnu 2022 s termínem dokončení listopad 2023, přičemž provoz Bařova kanálu nebude v tomto úseku omezen.

V objektu stavidla jsou umístěny dva stavidlové otvory, které byly v minulosti hrazeny dvěma tabulemi z dubových fošen. V roce 1999 byla v souvislosti s rozvojem rekreační plavby státním podnikem Povodí Moravy provedena základní oprava, která spočívala v nahrazení dřevěných tabulí ocelovými. Z důvodu zajištění plynulosti plavby byly v roce 2005 investiční akcí ŘVC obě tabule elektrifikovány a jedna z nich automatizována, přičemž stávající betonová konstrukce objektu byla ponechána. Před stavidlo byly dodatečně instalovány svislé mechanicky stírané česle, které však s ohledem na zachování stavební části nebyly navrženy optimálně. Toto technické řešení se z důvodu strmého nárůstu rekreační plavby a zvyšujícím se nárokům na její plynulost ukázalo pro aktuální provoz Bařova kanálu nedostatečným. Nevyhovující stírání česlí neumožňovalo dostatečné, bezpečné a kvalitní odstraňování plavenin a docházelo tak k průběžnému snižování průtočné kapacity objektu.

Rizikem pro plavbu byla i skutečnost, že Nápuštný objekt nebyl historicky opatřen možností provizorního zahrazení. V případě nutnosti výměny součástí, nebo v případě havárie, by bylo tedy nutné stavidlo zajímkovat a dlouhodobě odstavit. Tento krok by znemožnil zásobování jižního úseku Bařova kanálu vodou a plavba by musela být zastavena.

Dalším důvodem nezbytnosti rekonstrukce byl velmi špatný stav původních betonových a ocelových konstrukcí i parametry stávající elektrické přípojky, neodpovídající potřebám objektu. Povrchová oprava betonu by nebyla pro zajištění pevnosti betonových konstrukcí, nutných pro usazení nové technologické části stavidla, dostačující.

Z tohoto důvodu bylo rozhodnuto o komplexní modernizaci Nápuštného stavidla. V rámci stavby tak bude vybudován nový betonový objekt, na který budou usazeny dva ocelové tabulové uzávěry s elektropohony, a strojně stírané česle. Automatický systém bude zajišťovat stírání česlí a pomocí hladinových sond zajišťovat napouštění Bařova kanálu a udržovat stálou plavební hladinu.

Součástí stavby je i provedení nové elektrické přípojky nízkého napětí, dostatečně kapacitní i pro případné další modernizace.

Modernizací dojde k zamezení nátoky splavenin do kanálového úseku vodní cesty, včetně zlepšení podmínek při odstraňování plávi z česlí s ohledem na bezpečnost obsluhy. Nedílnou součástí provozu stavidla bude odstraňování, odvoz a ekologická likvidace plavenin a splavenin z česlic.



Modernizace nápuštného stavidla Veselí nad Moravou

# Protipovodňová ochrana Přerova

Ing. Lubomír Mik – Metrostav DIZ

metrostav DIZ



Pohled na část dokončené zdi na objektu SO 03.1 - ochrannou stěnu mezi mosty včetně nového sjezdu do Bečvy sloužícímu pro HZS a Povodí

**Od letošního dubna mohou obyvatelé Přerova klidněji spát. Tým Ing. Lubomíra Mika z Metrostavu DIZ totiž dokončil další etapu protipovodňové ochrany města v zastavěném území mezi jezem a lokalitou U tenisu. Úpravy na obou březích toku v říčních kilometrech 11,430 – 14,200 trvaly téměř 14 měsíců. Investorem je Povodí Moravy, s. p. Stavba je financovaná z prostředků Ministerstva zemědělství, města Přerova a vlastních prostředků Povodí Moravy, s. p.**

„Po technologické stránce naše stavba nebyla nějak zvlášť náročná. O to složitější ale byla logisticky. Práce na obou březích Bečvy znamenaly vlastně dvě nezávislé stavby – každou se samostatným zařízením staveniště. A vzhledem k možnostem zásobování materiálem fakticky probíhaly na opačném konci města. Opatření, která jsme prováděli na stokové síti, a jež mají za povodňové situace zabránit zpětnému zaplavení území z kanalizace, potom byla rozeseta po celém Přerově. Takže i když se vcelku jednalo o drobnosti, vyžádaly si řadu dopravních omezení a uzavírek, které jsme museli individuálně projednávat,“ popisuje Ing. Mik. Metrostav DIZ vybudoval na nábřeží Bečvy celkem 750 m pevných ochranných železobetonových zdí. Na levém břehu řeky je pod jejich základy podzemní těsnící clona z až 5 metrů dlouhých štětovnic o ploše 1850 m<sup>2</sup> a na pravém zajišťuje těsnění proti průsakům trysková injektáž. Základové poměry v dotčeném území totiž byly složité. Vyskytovaly se zde nehomogenní navážky s proměnlivou mocností a vysoká hladina slabě agresivní podzemní vody.

Průchody a průjezdy v pevných zdech stavbaři doplnili mobilním hrazením, které bude osazeno v případě hrozící povodně. Jeho souhrnná délka je 26,8 metrů.

Stavba si vyžádala také přeložky inženýrských sítí a opatření

na stokovém potrubí včetně vložkování, aby v kanalizaci při povodni nedošlo vlivem tlakového proudění k poškození stávajícího potrubí.

Součástí díla byly samozřejmě i opravy a úpravy chodníků, silnic či cyklostezky a náhradní výsadba 115 kusů platanu javorolistého a 260 kusů keřů za vykácené dřeviny.

Protipovodňová opatření v Přerově jsou součástí koncepce celkové ochrany mikroregionu Pobečví, která sestává ze dvou



Nová zídka z pohledu chodce s nově vysázenou alejí stromů





Vybudovaná opatření budou chránit také průmyslové objekty na pravém břehu řeky Bečvy. V místě křížení stěny s komunikací bude v případě povodně osazeno mobilní hrzení výšky 3,3 m

etap. V rámci první došlo a dojde k výstavbě liniových opatření v přilehlých obcích a městech podél říčního toku proti přibližně padesátileté vodě.

Hlavním opatřením druhé etapy potom bude výstavba vodního díla Skalička, jež se stane základním a nezbytným prvkem celého systému protipovodňové ochrany na řece Bečvě. Po dokončení její stavby bude totiž ochrana navýšena až na průchod takové povodně, jaká vznikla v roce 1997, kdy průtok dosahoval

750 m<sup>3</sup>/s. Tehdy Bečva s přítoky zaplavila větší části města až do výše tří metrů. Dohromady bylo zatopených 250 domů a 226 obecních bytů, bylo staticky narušeno 23 domů a vydáno 47 demoličních výměrů. Menším záplavám se město nevyhnulo ani v dalších letech. Stavba, kterou během letošního dubna dokončí Metrostav DIZ, tak sice může nezasvěcenému pozorovateli připadat malá, má však veliký význam pro Přerov a jeho obyvatele, kterým v případě povodní zajistí klidné spaní.



Při betonáži zídek byla do bednění vložena matrice, která má imitovat reliéf dřevěných desek

autor fotografií: Ing. Lubomír Mik

# 21. valné zhromaždenie členov Slovenského plavebného kongresu

Ing. Vladimír Novák – predseda, Slovenský plavebný kongres



Dňa 15. decembra 2022 sa po 3,5 rokoch uskutočnilo v budove Výskumného ústavu vodného hospodárstva, prezenčnou formou 21. valné zhromaždenie členov Slovenského plavebného kongresu (ďalej len „SPK“). Predchádzajúce valné zhromaždenie členov SPK sa prezenčnou formou uskutočnilo 21. júna 2019. Následne sa 20. valné zhromaždenie členov SPK uskutočnilo dňa 25. marca 2021, on-line formou, prostredníctvom aplikácie MS TEAMS. Dôvodom utlmenia aktivít Slovenského plavebného kongresu bola celospoločenská situácia vyplývajúca z prijímaných opatrení počas pandémie COVID-19 v rokoch 2020-2022 v celosvetovom rozsahu. Dá sa predpokladať, že rok 2023 bude rokom novo naštartovaných aktivít SPK. Celkovo sa 21. valného zhromaždenia členov SPK zúčastnilo priamo, alebo prostredníctvom plnomocenstva 8 zástupcov z 12 kolektívnych členov, 19 zo 40 individuálnych členov a traja sympatizanti. Nakoľko osobnej účasti zabránili predsedovi Českého plavebného a vodocestného združenia, Doc. Dr. Ing. Pavlovi Fošumpaurovi, dlhodobo naplánované neodkladné pracovné povinnosti, odovzdal v jeho mene predseda SPK pozdravy od členov Českého plavebného a vodocestného združenia, zaželel členom SPK úspešný priebeh 21. valného zhromaždenia a v neposlednom rade aj pokojné prežitie vianočných sviatkov, úspechy v roku 2023 a úspešnú vzájomnú pokračujúcu spoluprácu Slovenského plavebného kongresu a Českého plavebného a vodocestného združenia okrem iného pri príprave a uskutočnení 31. Plavebných dní 2023.

Následne predseda SPK odovzdal slovo špeciálnemu hosťovi, splnomocnencovi vlády pre výstavbu a prevádzku Sústavy vodných diel Gabčíkovo-Nagymaros, splnomocnencovi vlády pre spoluprácu na hraničných vodách so susednými štátmi a generálnemu riaditeľovi sekcie vôd Ministerstva životného prostredia Slovenskej republiky, Ing. Romanovi Havlíčkovi, ktorý si napriek nabitému pracovnému programu našiel čas, aby sa prihovoril účastníkom 21. valného zhromaždenia členov SPK a prezentoval aktuálne aktivity sekcie vôd Ministerstva životného prostredia Slovenskej republiky vo vzťahu na rozvoj a modernizáciu vodných ciest a vnútrozemskú plavbu.



21. valné zhromaždenie členov Slovenského plavebného kongresu

V rámci programu bolo viac času venovaného aktivitám obnovy plavidla Šturec. V ostatných rokoch SPK venoval energiu a ľudské a finančné zdroje obnovy plavidla Šturec. Ako však bolo naznačené už na ostatnom valnom zhromaždení členov SPK, spolupráca sa aj z dôvodu personálnych zmien na Ministerstve kultúry SR, ako aj zmien na poste generálneho riaditeľa Slovenského technického múzea Košice (ďalej len STM KE) a riaditeľa Múzea dopravy Bratislava (ďalej len „MD BA“) nevyvíjala ideálne, došlo k prerušeniu kontinuity, naštarteniu vzájomných vzťahov a vzájomnej dôvery najmä medzi odbornou skupinou Šturec a kurátorom MD BA. Situácia si preto vyžadovala mnoho energie a úsilia členov OS Šturec a spolupracujúcich v rámci nej, ako aj členov predsedníctva SPK v snahe o znovu nastavenie podmienok spolupráce. Do reštartu spolupráce, resp. nového nastavenia podmienok medzi SPK a STM KE, odborná skupina Šturec pozastavila práce na obnove, o čom jej vedúci informoval predsedníctvo SPK.

Odborná skupina Šturec nielenže necítila v poslednom období, aj keď poznačenom situáciou okolo COVID-19, podporu zo strany MD BA, ale považovali aktivity okolo Štureca za zneužitie dobrého mena SPK a za privlastňovanie si zásluh jednotlivcov a v podstate zneužitie mena SPK a tým aj jeho kolektívnych členov. S uvedeným názorom sa v zásade stotožnilo aj predsedníctvo SPK. Medzi dôvody patrila skutočnosť, že napriek rokovaniu predsedníctva SPK s novo menovanou generálnou riaditeľkou STM KE, za účasti riaditeľa MD BA, ktoré sa uskutočnilo dňa 12. marca 2021, on-line formou prostredníctvom aplikácie MS Teams, STM KE, MD BA na návrh Zmluvy predložený SPK v polovici roka 2021, zareagovalo protinávrhom až listom zo dňa 28. marca 2022, doručeným predsedovi SPK dňa 28.4.2022. STM KE v liste okrem iného oznámilo odhlásenie STM KE z kolektívneho členstva v SPK a podakovalo SPK za doterajšiu spoluprácu, vďaka ktorej sa podarila základná údržba plavidla, ktorá zamedzila jeho ďalšej degradácii. STM KE ďalej informovalo, že následná fáza postupnej obnovy plavidla bude prebiehať pod odborným dohľadom Krajského pamiatkového úradu v Bratislave, v ktorého kompetencii je schválenie návrhov a dozorovanie jeho ďalšej obnovy. (Poznámka: Predseda SPK k tomu konštatoval, že všetky aktivity, ktoré SPK ako odborný garant zabezpečoval pri obnove plavidla Šturec prostredníctvom OS Šturec, boli bezpodmienečne za účasti zástupcov MD BA prerokovávané s Krajským pamiatkovým úradom v Bratislave.)



Oprava remorkéru Šturec

## D) Valné zhromaždenie odporúča

1. všetkým členom podporovať najdôležitejšie úlohy rozvoja a modernizácie vnútrozemských vodných ciest a rozvoja vodnej dopravy, týkajúce sa najmä:

**c) dostavby, rozvoja a modernizácie Vážskej vodnej cesty, ako vnútrozemskej vodnej cesty medzinárodného významu E81 podľa AGN a súčasti V. európskeho multimodálneho dopravného koridoru „sever-juh“, ktorej význam vzrastá;**

Ako prílohu listu STM KE zaslal pre usporiadanie budúcej vzájomnej spolupráce nový návrh Zmluvy o spolupráci a deklarovalo, že verí v záujem SPK o uzatvorenie zmluvy a privíta návrhy na jej doplnenie, resp. iné obsahové úpravy. List vrátane návrhu Zmluvy je k dispozícii na predsedníctve SPK. Aj keď členovia predsedníctva verili, že situácia by sa podpisom zmluvy o spolupráci mohla stabilizovať, spolupráca reštartovať a v predmetnej veci aj valné zhromaždenie členov SPK v roku 2021 poverilo konať predsedníctvo SPK, nepodarilo sa dospieť z pohľadu predsedníctva SPK k vzájomne akceptovateľným podmienkam spolupráce a preto predsedníctvo SPK navrhlo do uznesenia z 21. valného zhromaždenia členov SPK, valnému zhromaždeniu členov SPK schváliť ukončenie aktivít na obnove plavidla Šturec, schváliť zrušenie odbornej skupiny Šturec a ako poslednú aktivitu SPK vo vzťahu na obnovu plavidla Šturec zabezpečiť prostredníctvom predsedníctva SPK dokončenie prípravy vydania účelovej publikácie s pracovným názvom „10 rokov aktivít SPK pri obnove remorkéra Šturec 2012-2021“, ktorú pripravuje predsedníctvo SPK v spolupráci a na základe podkladov vypracovaných a poskytnutých odbornou skupinou Šturec.

Na valnom zhromaždení členov predsedníctvo SPK tiež informovalo, že napriek ukončenej spolupráci bude SPK pozorne sledovať aktivitu MD BA, pričom nebráni a ani na to nemá právomoc, prípadnej priamej spolupráci kolektívnych členov SPK s MD BA, avšak už bez zastrešenia a koordinácie v rámci SPK. Predsedníctvo SPK si vždy vážilo možnosť byť odborným garantom obnovy plavidla Šturec v jej najťažších časoch, resp. v začiatku obnovy plavidla Šturec, čím mohol SPK prispieť svojou odbornou základňou prostredníctvom ľudských zdrojov a skúseností k stavu, v akom sa momentálne plavidlo Šturec nachádza. Je potrebné opätovne vyzdvihnúť nezištnú ústretovosť a angažovanosť zástupcov kolektívnych členov SPK, určite Verejných prístavov, a. s., ako správcu prístavu, v ktorom sa obnova plavidla za účasti odborného garanta, odbornej skupiny Šturec SPK realizovala, zástupcom ďalšieho kolektívneho člena Slovenská plavba a prístavy, a. s., ktorý poskytol lodný výťah ako dočasné miesto na realizáciu obnovy plavidla a v neposlednom rade nesmieme zabudnúť ani na ďalšieho kolektívneho člena Slovenský vodohospodársky podnik, š. p., ktorý poskytol samotné plavidlo, čím ho zachránil pred prípadným rozpálením a zošrotovaním. Všetko to len umocnila na začiatku „spoločného príbehu“ dohodnutá schéma spolupráce, keď pod strechou SPK sa stretli všetky dotknuté subjekty a to vrátane aktuálneho vlastníka plavidla, ako majetku štátu v správe dnes už bývalého kolektívneho člena SPK – STM KE, MD BA.

A aj keď sa na základe uvedeného ešte minulý rok javilo ako nepredstaviteľné a nie prospešné nepokračovať v nastavenej

schéme spolupráce, resp. myslieť si, že napr. Klub obnovy technických pamiatok poskytne do budúcnosti MD BA vo vzťahu na plavidlo Šturec obdobný komfort, ako vo verejnom prístave MD BA doteraz požívalo vďaka ústretovosti uvedených kolektívnych členov, ale aj vďaka poskytnutému neskutočnému počtu hodín a vynaloženej energii individuálnych členov SPK, MD BA svojou „hrou o čas“ a predložením návrhu zmluvy o spolupráci v spojení s ukončením kolektívneho členstva v SPK v apríli 2022, prekročilo určité hranice, ktoré predsedníctvo SPK nemohlo ďalej akceptovať a preto navrhlo spoluprácu ukončiť prezentovaným spôsobom. Pomyselnú bodku za doterajšou činnosťou SPK z pohľadu OS Šturec vo vzťahu na plavidlo Šturec poskytol prostredníctvom správy odbornej skupiny Šturec jej dlhoročný vedúci Vladimír Novák st.

Aby téma obnovy plavidla Šturec z pohľadu aktivít predsedníctva SPK neskončila úplne negatívne, vrátil sa predseda SPK v rámci prezentácie činnosti predsedníctva SPK k individuálnej členskej základni a na základe poverenia predsedníctvom SPK, vyplývajúceho zo záverov 16. rokovania predsedníctva SPK, osobitne poďakoval za odvedenú prácu na obnove plavidla Šturec aj dvom individuálnym členom SPK, bez ktorých by plavidlo Šturec dnes nebolo v takej podobe, v akej sa nachádza. Osobitné poďakovanie bolo adresované dvojici, Jurajovi Bohunskému a kpt. Vladimírovi Novákovi st.

**Juraj Bohunský**, ktorý počas obdobia pandémie dosiahol v roku 2021 životné jubileum, **80 rokov**, bol dlhoročným členom odbornej skupiny Šturec SPK a pri obnove plavidla Šturec trávil viac ako 10 rokov svojho voľného času. V profesijnom živote bol okrem iného dlhoročný slovenský lodník Československej plavby dunajskej, ale aj redaktorom novin *Náš Dunaj* a v neposlednom rade tlačový hovorca podniku Slovenská plavba a prístavy, a. s. a spoluautor knihy *„Dunajská flotila (história lodného parku od roku 1922)“*.



*Juraj Bohunský oslavil významné jubileum 80 rokov*

**kpt. Vladimír Novák st.**, ktorý v roku 2022 dosiahol pekné životné jubileum **75 rokov**, bol dlhoročným vedúcim odbornej skupiny Šturec SPK a posledných vyše 10 rokov trávil svoj voľný čas pri obnove plavidla Šturec, ako vedúci tejto odbornej skupiny. V profesijnom živote bol dlhoročným zamestnancom Povodia Dunaja, súčasného Slovenského vodohospodárskeho podniku, š. p., kde pracoval okrem iného ako vedúci strediska vytyčovania plavebnej dráhy Dunaja a lodnej dopravy (1978-1989), ale aj ako vedúci strediska vytyčovania plavebnej dráhy Dunaja (1989-1991). Ďalej pracoval ako zamestnanec te-rajšieho Dopravného úradu, kde zastával napr. funkciu vedúceho oddelenia vodných ciest SR (1991-2000). V neposlednom rade bol posledným prevádzkarom plavidla Šturec, keď bolo v roku 1984 vyradené z prevádzky.



kpt. Vladimír Novák st., ktorý posledných vyše 10 rokov trávil svoj voľný čas pri obnove remorkéru Štúrec, dosiahol jubilea 75 rokov

Pri tejto príležitosti im predsedníctvo SPK schválilo na svojom 16. rokovaní čestné členstvo v SPK podľa článku 4, bodu 4 Stanov Slovenského plavebného kongresu, na základe návrhu podpredsedu SPK, Ing. Pavla Virága a podpredsedu SPK, doc. Ing. Ludovíta Možieška, PhD., podľa článku 4, bodu 3 Stanov Slovenského plavebného kongresu.

Okrem nich, predsedníctvo SPK schválilo na svojom 16. rokovaní čestné členstvo v SPK podľa článku 4, bodu 4 Stanov Slovenského plavebného kongresu, aj doc. Ing. Pavlovi Žarnayovi, CSc., na základe návrhu predsedu SPK, Ing. Vladimíra Nováka podľa článku 4, bodu 3 Stanov Slovenského plavebného kongresu.

**doc. Ing. Pavol Žarnay, CSc.**, dosiahol v roku 2021 pekné životné jubileum **75 rokov**, bol dlhoročným členom predsedníctva SPK a vedúcim Kontrolnej skupiny SPK. V profesijnom živote v roku 1969 absolvoval VŠD, Fakulta PEDaS, „Elektrická trakcia a energetika“, neskôr od roku 1976 absolvoval dvojročné štúdium „Aplikovaná kybernetika“, a po pôsobení od roku 1970 do roku 1991 na Výskumnom ústave dopravnom, kde sa venoval diagnostike trakčných motorov, neskôr automatizovaným systémom riadenia a ďalej najmä oblasti vodnej dopravy, pôsobil od roku 1991 do roku 2006 na Fakulte prevádzky a ekonomiky dopravy a spojov Žilinskej univerzity v Žiline, ako vedúci Katedry vodnej dopravy, neskôr od roku 2016 ako docent a po dovŕšení hranice 70. rokov odišiel do dôchodku.

Všetkým trom menovaným bola vyslovená vďaka a obdiv za dlhoročnú odvádzanú prácu pre Slovenský plavebný kongres a to aj v pokročilom veku, ale aj ich osobitný prínos pre rozvoj vodných ciest a vodnej dopravy v uvedených oblastiach. K ich životným jubileám im predseda SPK v mene členskej základne



doc. Ing. Pavol Žarnay, CSc., bývalý vedúci Katedry vodnej dopravy na Fakulte prevádzky a ekonomiky dopravy a spojov Žilinskej univerzity v Žiline, dosiahol jubilea 75 rokov

dodatočne zablahoželal a poprial do ďalších aktivít v ich osobnom, ale aj profesijnom živote, napr. v rámci SPK veľa síl a elánu.

Osobitnou diskutovanou témou na 21 valnom zhromaždení členov SPK bolo plánované uskutočnenie konferencie s medzinárodnou účasťou **31. Plavebné dni 2023**, ktorá je naplánovaná v termíne **19.-21. septembra 2023**. Organizovanie tohtoročnej konferencie je sprevádzané veľkými očakávaniami, nakoľko konferencia je jednak zlomová v zmysle, že začína štvrtú desiatku, ale najmä sa uskutoční v postcovidovom období sprevádzanom okrem iného energetickou krízou, krízou v gastrosektore, ale aj zložitými geopolitickými udalosťami.



Z uvedeného dôvodu ide Prípravný výbor do zabezpečenia konferencie s osobitným rešpektom, pričom verí v jej tradičný úspech. K tomu by mali prispieť tak spolupráca organizátora Slovenského plavebného kongresu pri príprave konferencie so spoluorganizátorom a partnerom v Českej republike, Českým plavebným a vodocestným sdružením, ako aj výber miesta, ktorým je Hotel Kormorán v Šamoríne – Čilistov, v dotyku s vnútrozemskou vodnou cestou medzinárodného významu Dunaj. Tohtoročná konferencia nemá úzke zameranie, tematické okruhy sú obdobne ako v roku 2019 rámcovo zamerané na:

1. Príprava, realizácia a prevádzka vnútrozemských vodných ciest a prístavov s dôrazom na bilaterálnu a multilaterálnu spoluprácu v stredo-európskom priestore.
2. Aktuálne témy, výzvy a úzke miesta v oblasti rozvoja vnútrozemskej plavby.
3. Rekreačná a športová plavba ako súčasť regionálneho rozvoja.

Záštitu nad konferenciou prevzali **Andrej Doležal**, minister dopravy Slovenskej republiky a **Roman Havlíček**, splnomocnenec vlády Slovenskej republiky pre výstavbu a prevádzku Sústavy vodných diel Gabčíkovo-Nagymaros.



Pri príprave konferencie budú okrem Ministerstva životného prostredia Slovenskej republiky a Ministerstva dopravy Slovenskej republiky pomáhať aj spolupracujúce organizácie, štátne podniky rezortu životného prostredia, **SLOVENSKÝ VODOHOSPODÁRSKY PODNIK, štátny podnik** a **VODOHOSPODÁRSKA VÝSTAVBA, ŠTÁTNY PODNIK** a štátna akciová spoločnosť rezortu dopravy, **VEREJNÉ PRÍSTAVY, a. s.**, za čo patrí poďakovanie najmä ich generálnym riaditeľom **JUDr. Ing. Jozefovi Krškovi** (SVP, š. p.), **Ing. Vladimírovi Kolárovi** (VV, š. p.) a **Mgr. Romanovi Kisovi** (VP, a. s.).

Odborným garantom konferencie je predseda Slovenského plavebného kongresu, **Ing. Vladimír Novák**, kontaktnou osobou za Prípravný výbor, podpredseda Slovenského plavebného kongresu, **Ing. Pavel Virág** a kontaktnou osobou pre predkladanie príspevkov do Zborníka, podpredseda Slovenského plavebného kongresu, **doc. Ing. Ludovít Možiešik, PhD.**



Celé znenie záverov valného zhromaždenia a prijatých uznesení na oficiálnej webovej stránke:

[w.plavebnykongres.sk](http://w.plavebnykongres.sk)



Výstava Národního technického muzea

# JEDNOTNÝ ELEKTROČAS



5/4 — 8/10/2023 | [www.ntm.cz](http://www.ntm.cz)  
Národní technické muzeum, Kostelní 42, Praha 7

Ve spolupráci:



Generální partner:



Hlavní mediální partner:



Mediální partner:





# ČEŠI NECHÁPOU SÍLU, KTEROU DÁVÁ MĚSTU PŘÍSTAV

Josef Podzimek nás chce propojit s mořem. Není to jeho myšlenka, poprvé s ní přišel Karel IV. Už přes sto let máme stavbu 350 kilometrů dlouhého průplavu, který by nás spojil se třemi moři, dokonce uzákoněnou. Že jste o ní nic neslyšeli? Nejste sami!



**JOSEF PODZIMEK**  
\* 28.5.1937 Brno

Vystudovaný vodohospodář. Pracoval léta jako ředitel závodu Dolní Vltava a vedoucí vodohospodářského a technického rozvoje Povodí Vltavy s.p. Už víc než 50 let se zabývá propagací vodní cesty Dunaj–Odra–Labe. Postupně napsal sám nebo se spoluautory následující publikace: Povodí Vltavy I., II., III. (1970, 1971, 1973), Modernizujeme labsko-vltavskou vodní cestu I. a II. (1975, 1976), Dolní Labe (1976), Vodní cesty světa (1994), Křižovatka tří moří – vodní koridor Dunaj–Odra–Labe (2007).



**Kde se vzala myšlenka kanálu Dunaj–Odra–Labe?**  
Prosím vás, v první řadě neřkejme kanál. To je sice doslovný překlad slova canal, ale v češtině to používají jenom aktivisté, kteří chtějí vzbudit dojem, že jde o špinavou stoku. Všichni ostatní už se naučili používat výraz vodní koridor. Nejde jen o dopravní cestu, kdyby vodní koridor stál v roce 1997, tak by Morava vůbec nepoznala stoletou vodu.

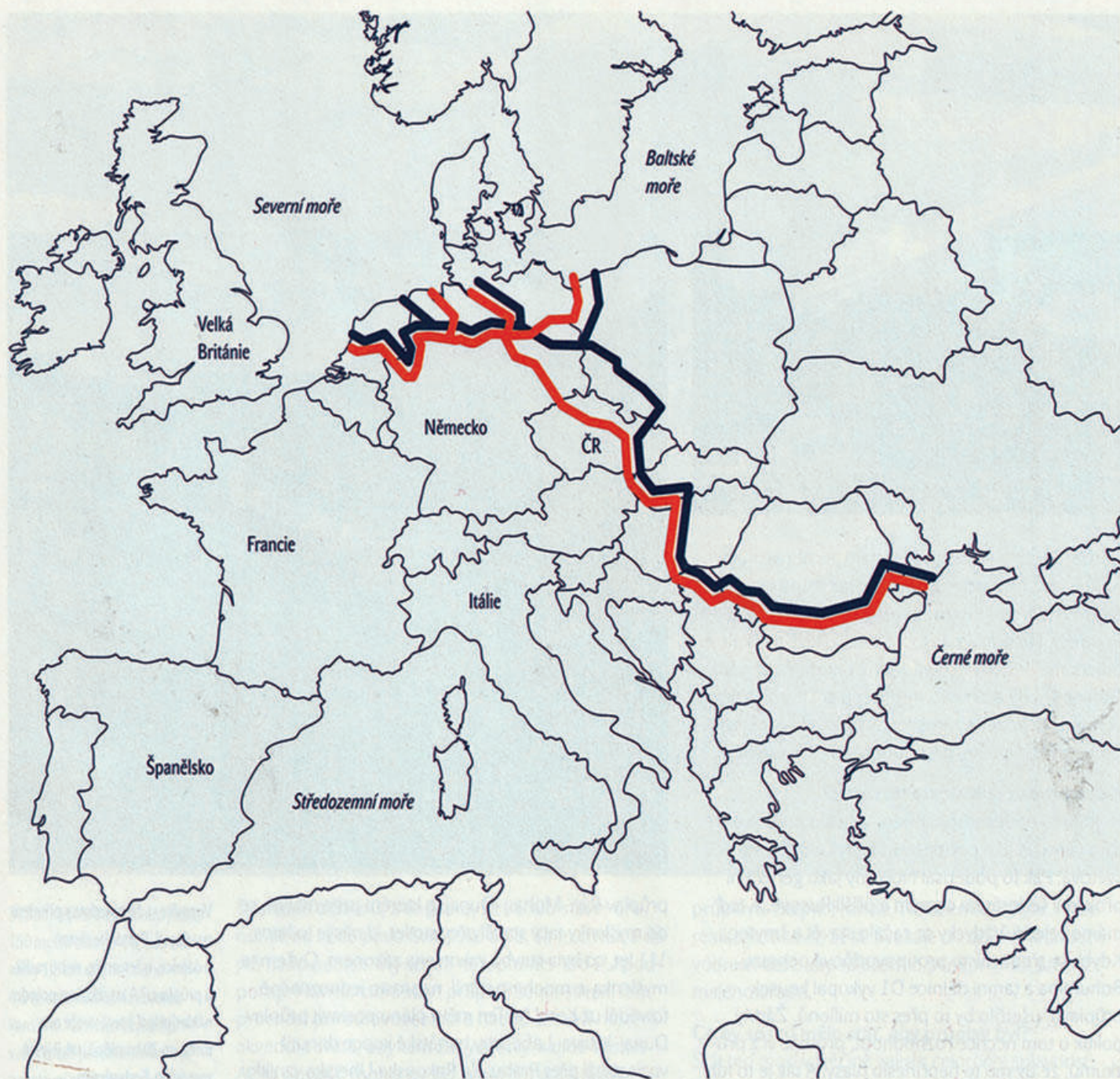
**Co těm aktivistům na vodním koridoru tolik vadí?**  
Ekologové obecně nemají rádi velké stavby. Proti velkým věcem se dobře protestuje. Dálnice, přehrady, elektrárny. Existence vodního koridoru by přinesla menší hluk, nižší nehodovost, menší spotřebu pohonných hmot, nižší exhalace. Všechno máme zdokumentované v číslech a celý svět to ví. Proto se taky vodní doprava všude rozšiřuje.

**Oni tvrdí, že všude zaniká...**

To jsou nepravdy. Ale abych byl spravedlivý. Tuhle jsem tu měl návštěvu, ředitele Výzkumného ústavu vodohospodářského, což je doktor přírodních věd a ekolog. A on se najednou zarazí a říká: „Ale pane inženýre, já nejsem zelený, já jsem ekolog.“ Což je opravdu rozdíl. Protože kdo tomu rozumí, tak proti není, protože ví o všech ekologických aspektech. Zatímco ti, co ječí, tak ty baví ječet. Navíc ekologické organizace, které vykazují činnost, dostávají od Ministerstva životního prostředí dotace na svou činnost. A do té činnosti se dá zařadit i protestování proti vodním cestám. Čím víc protestují, tím víc dostanou od vlády peněz. Mě to opravdu štve. Jsem vystudovaný vodohospodář, a i když tenkrát slovo ekologie neexistovalo, učili nás lásku k přírodě. V lese nevyhodím papírek. Ale tohle je jen militantní ismus.

**Co čísla z ciziny? Jak vodní doprava funguje tam?**

Když se stavěl průplav Rýn–Mohan–Dunaj, který má letos dvacáté výročí, protestovalo se proti němu hrozně moc. Ten průplav prosperuje, vozí toho víc, než se čekalo, a ekonomika celého toho území šla nahoru. Nicméně i tehdy ekologové stavbu zastavili, natočili film a teprve, když obyvatelé toho regionu viděli, že jim promítají se srdceryvným komentářem záběry už hotových úseků průplavu s tím, že tahle krásná řeka má být zničena, pochopili, že jsou to kecy. Ten průplav probíhá ostře sledovanou ►►



### KŘIŽOVATKA TŘÍ MOŘÍ

Na mapce vidíte trasy vodní dopravy, které by procházely vodním koridorem Dunaj-Odra-Labe. Červená je labská větev, modrá větev oderská. Informace pocházejí z knihy Křižovatka tří moří od Jaroslava Kubce a Josefa Podzimka. Vlevo je obálka starší knihy na totéž téma.

Kdo jak přispěl ke splavnosti řek v koridoru stavbou plavebních stupňů:

- Rakousko-Uhersko 6 stupňů
- První republika 16 stupňů
- Protektorát 2 stupně
- Druhá republika 2 stupně
- ČSSR 13 stupňů
- ČR 0 stupňů

Cena dobudování průplavu:

**8** miliard eur

Náklady na přepravu 1 tuny materiálu na 350 kilometrů:

Velké vodní cesty 15 eur

Malé vodní cesty 21 eur

Železnice 27 eur

Silnice 33 eur



přírodní rezervací. Vozili jsme tam autobusy novínářů a zelených, aby se podívali, jak je to krásný. Oni tehdy vylezli z autobusu a řekli: „Jo, je to hezký, ale je to umělý. Nezajímá nás to.“ A zase zalezli a čekali, až odjedeme. Přitom to není žádné betonové koryto. Tam není jediná přímka, vertikálně ani horizontálně, celé to je přirozeně zarostlé, okolo jsou cyklostezky. Tam, když přijedete, tak nepoznáte, co je umělé.

#### Kde a proč to tedy už sto let vázne?

Nejdřív to podepsal císař pán, vypukla první světová válka. Pak to podepsal Masaryk a byla druhá světová. Pak to podepsal Novotný jako generální projekt v šedesátém osmém a přišli Rusové. A teď máme zelené. Vždycky se začalo stavět a šmytec. Kdyby se třeba místo protipovodňové ochrany Bohumína a tamní dálnice D1 vykopal kousek průplavu, ušetřilo by to přes sto milionů. Žádný politik o tom nechce rozhodnout, protože ví z průzkumů, že by mu to nepřineslo hlasy. A tak je to furt dokola. Vodní koridor by mohl být nejvýznamnějším protikrizovým opatřením. Největším projektem proti nezaměstnanosti. Ale to věděli už za první republiky, kdy uzákonili fond pro vodohospodářské stavby.

#### Je něco, co já jako běžný občan můžu udělat, když budu chtít, aby stál?

To je těžká otázka. My jako suchozemský národ nemáme moc ponětí o tom, co to znamená vodní cesta. Kdybych vás teď zkoušel, co je jez a co plavební komora, nevěděla byste. Ve školách se to neučí. Každý má rád přírodu, a když pak přijdou zelení a začnou, že zahyne jeden pulec a jedna ropucha, tak si řeknete, že tohle přece nechcete. Ale on ten



průplav Rýn–Mohan–Dunaj, o kterém jsme mluvili, se od myšlenky taky stavěl přes sto let. U nás je to letos 111 let, co byla stavba zakotvena zákonem. Ovšem ta myšlenka je mnohem starší, naprosto jednoznačně to věděl už Karel IV. Ten měl v plánu postavit průplav Dunaj–Vltava–Labe, aby benátské kupce donutil vozit zboží přes Prahu. Za Rakouska-Uherska vzniklo šest plavebních komor a stupňů, za první republiky šestnáct, za protektorátu čtyři a za bolševiků třináct. A za posledních dvacet let nic. Chceme tím říct, že naši předkové byli idioti? Že celá Evropa a svět jsou hlupáci? Mimochodem Labe je regulované a upravené už od Karla Velikého, takže ty argumenty, že je tam někde něco přirozeného, co je třeba ochraňovat, jsou naprosto scestné. Každopádně jestli chcete vědět víc, běžte na stránky [www.d-o-l.cz](http://www.d-o-l.cz).

#### Evropská unie tenhle typ projektů spíše podporuje. Pomůže to?

Evropská unie podporuje projekty, které ty země samy chtějí. Třeba Chorvatsko staví průplav mezi

Vezměte si, že pojedete s přítelem na víkend. Postavíte si stan u dálnice, u železnice, nebo radši u průplavu? A když kolem pojedou nákladní loď, která uveze cca totéž, co 70 kamiónů, tak jí ještě zamáváte. Sedmdesáti kamiónům asi mávat nebudete.

Dunajem a Sávou, a to proto, že začalo stavět dřív, než se na něco ptalo Evropské unie. Ta to chválí a dá jim na to peníze. My se ani nezeptáme. Teď EU podporuje Francii, která staví průplav Seina-sever. Ten prochází přírodní rezervací a nad ní se staví největší akvadukt světa, aby tam žáby mohly v klidu zůstat. Až to postaví, mohla by EU podpořit další takový projekt. Ale my ho radši nebudeme stavět vůbec. Je to hrozný paradox. Slovinci si kupříkladu řekli, že střed Evropy je v Malackách a vážně jednávali projekt za 45 miliard eur, že tam vznikne největší transkontinentální terminál v Evropě.

#### Jak je možné, že o tom nic nevím?

To nevím. Dneska jsme jediná země ze 27 států EU, která není vodní cestou nebo přímo napojena na moře. Nechápeme ekonomickou sílu, kterou dává městu přístav. Rakousko a Slovensko mají Dunaj, Polsko má sice vnitrozemské vodní cesty v hrozném stavu, ale má moře. A Německo má moře, dokonalé vnitrozemské vodní cesty a spousty

průplavů. Stejně Francie, Nizozemí a Belgie. Naše realita je taková, že se uvažuje o zrušení Ředitelství vodních cest, aby se ušetřilo pár korun za provoz malého úřadu.

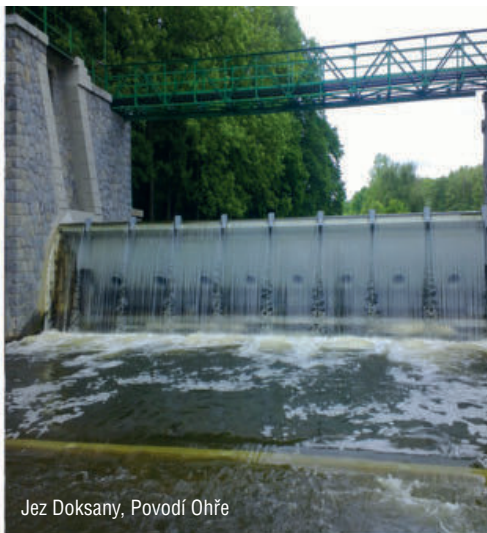
#### Co by se teď mělo stát, aby průplav byl?

Stát teď musí v Děčíně zajistit celoroční splavnost Labe a postavit plavební stupeň Přelouč, aby se splavnilo Labe do Pardubic. Až to bude hotové, může se soustředit na další aktivity. My bychom chtěli, aby mezitím připravoval podmínky pro dokončení vodního koridoru D–O–L. Bohužel ti zelení chtějí revitalizovat i to, co se udělalo od Rakousko-Uherska, a chtějí tam zpátky ty komáry, ty živé tvorečky. A národ to baští. Já už nevím. Dunaj je jediná mohutná řeka blízko našich hranic a teď je v něm voda zadarmo. Za třicet nebo čtyřicet let už to tak být nemusí. A jižní Morava bude vysychat. Pak snad pochopíme, ale už bude pozdě. ■

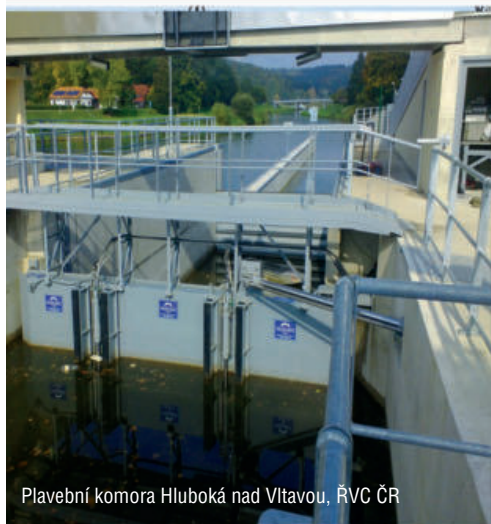


312 kontejnerů uveze buď jedna 150 metrů dlouhá loď, nebo tři vlaky 1,5 km dlouhé, nebo 4,5 kilometru dlouhá kolona kamiónů. Čím chcete ještě přesvědčovat? Jinak na obrázku je průplavní most přes Labe u Magdeburku. Vodní nadjezd.





Jez Doksany, Povodí Ohře



Plavební komora Hluboká nad Vltavou, ŘVC ČR



Jez Hněvkovice, ŘVC ČR



Plavební komora na jezu Hněvkovice, ŘVC 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 (89)

Ing. Josef Podzimek

„Nejlépe se rozhoduje o věcech, kterým vůbec nerozumíte, o věcech, kterým rozumíte, můžete mít pochybnosti.“

Josef Podzimek

„Když vyvoláte v lidech strach, lépe je ovládnete.“

Josef Podzimek

„Až spoutáme lidskou zlobu, bude vyřešen energetický problém.“

Pepa Fousek

„Soudím, že lidská hloupost by měla být zařazena mezi zbraně hromadného ničení.“

Jan Kraus

„Člověk, který se nikdy nepodíval do novin, je lépe informován než ten, kdo je čte, protože ten, kdo nic neví je pravdě blíže než ten, jehož mysl je naplněna lží a omyly.“

Thomas Jefferson

Čím mám začít. Zelení aktivisté nás straší globálním oteplováním. Noviny jsou zahlceny varováním před stavbou vodního koridoru Dunaj-Odra-Labe. Samé negace proti výstavbě vodního koridoru Dunaj-Odra-Labe. V programovém prohlášení vlády z ledna 2022 se dočítáme: „Zastavíme práce na projektu kanálu Dunaj-Odra-Labe. V místech, kde nebude účelné plánovat budoucí vodní díla, uvolníme současnou územní ochranu.“

Přesto se v tisku objeví, i když velmi skromně, jiný pohled na užitečnost a nutnost výstavby vodního koridoru D-O-L. **Začnu rozhovorem s hlavním ekonomem tuzemské Trinity Bank Lukášem Kovandou Ph.D., uveřejněným pod názvem „Rok 2023? Nezaměstnanost a inflace“ v časopise TĚMA z 26. ledna 2023. „Mimochoodem, každá přírodní katastrofa bude v budoucnu vykládána jako klimatická. Navíc si pamatují na starší prognózy, které vůbec nevyšly. Už v roce 1969 list New York Times citoval vědce Erhliche, že všichni lidé na planetě kvůli klimatu vymřou do dvaceti let. V roce 1988 pak OSN varovala, že Maledivám hrozí, že do třiceti let skončí zcela pod vodou kvůli stoupajícím hladinám světových oceánů. Do roku 1992 měla dojít pitná voda a po celá 70. léta se v médiích strašilo novou dobou ledovou. Zatím se nic z těchto katastrofických scénářů nenaplnilo.“**

**Bez zajímavosti není ani informace uveřejněná v MF Dnes 12.11.2022 v rozhovoru se spisovatelem Vlastimilem Vondruškou, kde se dočteme**



Foto: Ota Berthnek, MAFFA

o první krizi feudalismu v 15. stol. Zde je doslova napsáno: „**Druhým problémem bylo globální ochlazování planety. Do 13. století bylo v Evropě teplé klima, průměrné teploty byly vyšší než ty, které nás prý v brzké době zahubí. Pak se začalo ochlazovat a zemědělství na to nebylo připravené. Počasí bylo nestabilní, mrazivé zimy a deštivá léta znamenaly nízké úrody obilí a hladomor. Nejhorší situace byla od roku 1380 až do roku 1430.**“

**TAK NE GLOBÁLNÍ OTEPLOVÁNÍ, ALE GLOBÁLNÍ OCHLAZENÍ NÁS OHROŽILO.**



▲ Ano, ruská agrese na Ukrajině ceny energií akcelerovala. Zdražování ale začalo už předtím. Ekonom Kovanda řekl: „Politici by měli lidem nalit čistého vína a říct, že energo-drahota je výsledkem záměrného konání EU v posledních 15 letech: podinvestování energetiky a jádra, sázky na nespolehlivé zelené zdroje a Putinův plyn. Napřič EU se překotně opouštěla tradiční energetika, aniž by měla odpovídající náhradu.“ O tom, že ideologie (či ekonomické zájmy zelené lobby) přeprala rozum, svědčí i nové rozhodnutí EU zpřísnit a rozšířit trh s emisními povolenkami (což je jakási zelená daň, kterou platí firmy za vypouštění CO<sub>2</sub> a která je má motivovat, aby vypouštěly škodlivin méně). Až dosud se povolenky vztahovaly jen na výrobu elektřiny a průmysl, od roku 2027 to bude i na vytápění a na silniční a námořní dopravu (tedy i na dovoz veškerého zboží, včetně LNG - přijde tedy asi další zdražování). EU zároveň zrychlí tempo, jakým firmy z různých odvětví budou muset snižovat škodlivé emise. Ze zelené politiky (Green Dealu) se prostě stalo náboženství. Přitom celá EU vypouští jen 8,2 % emisí na planetě. Klima ovšem nemá hranice, a pokud se nepřipojí celý svět, nic se nezmění. Evropa jen spáchá ekonomickou i sociální sebevraždu.

Milí čtenáři, nebudu Vás déle unavovat dalšími pozitivními informacemi o vodním koridoru D-O-L. Naopak Vás vrátím zpět o 43 let a uveřejním v plném znění dopis náměstka ministra lesního a vodního hospodářství České socialistické republiky řediteli Povodí Vltavy, který velmi chválí časopis Povodí Vltavy, ale zároveň varuje před jeho nezávislostí. Tak nevím, zda náš časopis Vodní cesty a plavba také není moc nezávislý.

NÁMĚSTEK MINISTRA  
LESNÍHO A VODNÍHO HOSPODÁŘSTVÍ  
ČESKÉ SOCIALISTICKÉ REPUBLIKY  
Ing. Josef V a n ě u r a

28. VII 1980

/1519/80

V Praze dne 8. července 1980  
Čj: 15.199/TP0-80

Vážený soudruhu,

při poradách s objektivními orgány a při řešení některých rozporů na úseku rozvoje a vodohospodářské investiční výstavby se v poslední době často vyskytly případy odvolávání na články uváděné ve vašem podnikovém informačním zpravodaji. Toto periodikum sloužící pro potřebu podnikových technicko-ekonomických informací obsahuje často polemické názory autorů, které jsou v rozporu s oficiálním stanoviskem nejen rezortu, ale často i podniku. To vede k řadě nedorozumění a komplikacím, které vyvrcholily při úvahách o energetickém využití vltavských jezů.

Váš podnikový zpravodaj je znám dobrou odbornou úrovní zveřejněných článků a mezi podnikovými periodiky nemá v žádné organizaci vodního hospodářství obdoby. Řada článků by svým pojetím a závažností patřila do celostátně vydávaných odborných vodohospodářských časopisů jako Vodní hospodářství, Vodohospodářský zpravodajce nebo VTEI. V těchto časopisech však se objevují jen velmi zřídka.

Doporučuji Vám proto k tomu, aby se předešlo dalším nesrovnalostem, orientovat Váš zpravodaj více na vnitropodnikovou tematiku včetně řešení pracovně sociálních, legislativních, ekonomických, organizačních a především provozních otázek a motivovat pracovníky Vaší organizace, aby se aktivněji zapojily do publikování v uvedených vodohospodářských časopisech.

Se soudružským pozdravem

Vážený soudruh  
Ing. Jan Ch y t r á ě k  
ředitel podniku Povodí Vltavy  
P r a h a



EKOTRANS  
MORAVIA  
AKCIOVÁ SPOLEČNOST

V Praze 26.2.1990

GENERÁLNÍ ŘEDITEL

Vážený pane presidente,

dlouho jsme váhali s tímto dopisem, neboť víme, že dopisů dostáváte několikrát víc, než vůbec stačíte přečíst.

Přesto jsme přesvědčeni, že tento dopis je potřebný, neboť projekt, kterého se týká, může přinést pro naši republiku významné ekologické a ekonomické přínosy. Naopak, jeho úmyslné či neúmyslné nepochopení, jej může opět na mnoho let odsoudit k zapomenutí.

Oba se zabýváme rozvojem vodních cest v naší republice, s nímž souvisí i téměř třistaletá myšlenka propojení řek Dunaje, Odry a Labe, tak skvěle zkonkretizovaná Tomášem Bařou v jeho slavné knize "Budujeme stát pro 40 miliónů lidí". I z tohoto důvodu byla tato myšlenka po roce 1948 direktivně odsunuta ad acta a několik pokusů o její vzkříšení bylo s mocnou a nemilosrdnou byrokratickou důsledností potlačeno. Aby tato ojedinělá myšlenka zcela neuhaslá, dali jsme si se svými nečetnými kolegy v posledních čtyřiceti letech za úkol do toho ohníčku alespoň foukat, v neutuchající víře, že jednou z něj bude přeci jen táborák. Začátkem minulého roku se nám dokonce podařilo založit akciovou společnost EKOTRANS MORAVIA.

Zásluhou naší pokojné revoluce konečně padly i staré překážky a zábrany. Mohlo by se tedy zdát, že logicky a urychleně půjde všechno dopředu. Neboť obzvlášť v oblasti dopravních služeb (jako základu každé moudré ekonomiky) nám naše dominantní poloha uprostřed Evropy skýtá nevyčerpatelné bohatství. A z toho ze všeho nejvíce doprava vodní, která je podle všech zahraničních příkladů z hlediska jak ekonomického, tak ekologického nejefektivnější i nejčistší. Nedovedeme si totiž představit sjednocenou Evropu a v ní Československo, na jehož hranicích končí propojená síť vodních cest.

Ale skutečnost je téměř opačná. Najednou a podivně narážíme na nečekané překážky. Někteří oponenti dávají projektu nepopulární pečeti jakési megalománie a varovně jej uvádějí do souvislostí s odstrašujícím případem vodního díla Gabčíkovo-Nagymaros, což je nejjednodušší, neboť dál již není třeba žádných argumentů. Jenže vodní cesta Dunaj-Odra-Labe je naopak zcela nesrovnatelná jak z hlediska okamžitého zatížení ekonomiky či ekologických dopadů, tak z hlediska politického pozadí.

S mimořádným zájmem a úlevou jsme si proto přečetli Vaše "Slovo o slově", neboť nás to opravňuje věřit, že Vy sám nejlépe pochopíte nebezpečí zneužití slova "megalománie" i v našem případě.

Proto máme jedinou prosbu: obrátí-li se na Vás kdokoliv s problematikou vodní cesty Dunaj-Odra-Labe, poskytněte slovo i nám. Nic víc.

méně exhalací, vibrací, hluku, nejméně úrazů, nejmenší znečištění vody ap.).

Vážený pan  
Prof. Ing. Václav Klaus, CSc.  
prezident České republiky  
Pražský hrad  
119 08 Praha 1 – Hrad

V Praze dne 16. října 2007

Vážený pane prezidente,

dovoluji si navázat na náš rozhovor v Cihelně v Třešti dne 12. září 2007 a věnovat Vám knížku „Vodní koridor Dunaj–Odra–Labe“.

Nejde mi o knížku, jde mi o projekt, jehož postupná realizace se významně projeví na prosperitě České republiky a zvýší naši prestiž v Evropě. Bude mít pozitivní vliv na ekonomiku i ekologii se zvláštním zřetelem na zahraniční obchod, dopravu, průmysl, zemědělství, ochranu před povodněmi, dopravu vody do vodohospodářsky deficitních oblastí, turismus, sport i rekreaci.

Tento projekt je posledních sto let předmětem řady zákonů, mezinárodních dohod i přístupové smlouvy naší republiky k EU. Jsme jediným státem EU, který nemá přímý nebo prostřednictvím kvalitní vodní cesty nepřímý přístup k moři. Jsme stát, jehož představitelé i sdělovací prostředky vymazali ze svého slovníku slova „vodní doprava a plavba“. To má a v budoucnu bude mít ještě více negativní vliv na naše hospodářství, a zvláště na dopravu, průmysl, zemědělství a zahraniční obchod.

Držíme v rukou klíč k Evropě, máme na svém území Moravskou bránu – nejnižší místo na rozvodí Dunaje a Odry. Nepromarněme tuto příležitost (usnesení vlády ČR č. 561/2006, str. 83).

Vážený pane prezidente, bylo by mi velkou ctí, kdybyste přiloženou knihu otevřel. Jsem kdykoliv připraven Vás osobně informovat o této problematice.

S hlubokou úctou

Ing. Josef Podzimek  
předseda správní rady

A končím bez komentáře.



**SEVERNÍ, BALTSKÉ, ČERNÉ.**  
Ke všem třem mořím může v nejbližších desetiletích vést z Česka spolehlivá cesta po vodě pro nákladní i rekreační lodě. Sen o velkém průplavu má svou historii, svou romantiku i tvrdé ekonomické důvody. Přesto zůstáváme jediným průmyslovým státem Evropy bez spolehlivého přístupu k moři. Vodní koridor Dunaj–Odra–Labe byl místo poctivého posouzení dosud spíše obětí politiky

# ČEŠI – NÁROD TŘÍ MOŘÍ

**PLÁNY NA SPOJENÍ ČESKÝCH ŘEK S MOŘEM EXISTUJÍ OD DOB KARLA IV.** TEXT MIROSLAV CVRČEK



Dílo podporuje i ČMKOS. Podle ní by stát neměl opomíjet stavby, které podstatně rozšíří kapacitu ekologických vodních dopravních cest na území ČR a jsou i jedním z možných nástrojů boje s hospodářskou krizí a nezaměstnaností. Jaroslav Zavadil, předseda ČMKOS, říká: „V případě záplav mohu přirovnat funkci koridoru k velmi účelnému bypassu chránícímu krajinu před infarktem...“



# PODZIMEK & S Y N O V Ě



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