

WASSERSTRASSEN  
UND  
BINNENSCHIFFFAHRT

WATERWAYS  
AND  
INLAND NAVIGATION

# VODNÉ CESTY VODNÍ CESTY A PLAVBA

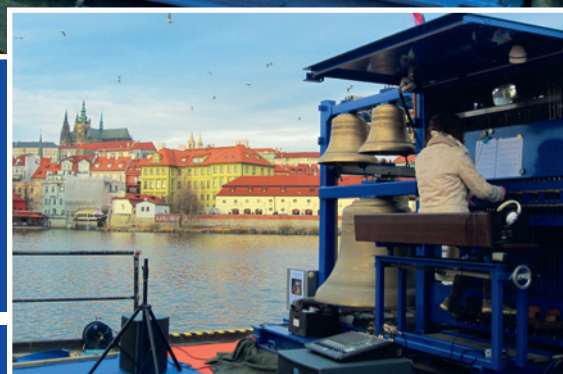
4

2023

*Plovoucí zvonohra Petra Rudolfa Manouška*



**8. VÁNOČNÍ ZVONOHRA NA VLTAVĚ**  
**22. prosince 2023**



Vydává

PLAVBA o.p.s.  
A VODNÍ CESTY



Ministerstvo dopravy

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



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



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



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



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



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



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



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



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



ČESKÉ PLOVEBNÍ A VODOCESTNÉ SDRUŽENÍ



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



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



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



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



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



PRAGUE BOATS  
SINCE 1990

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

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

## REDAKČNÍ RADA

Ing. Jiří Aster; Ing. Pavel Cenek; Ing. Miloslav Černý;  
Ing. Lukáš Drahozal; Ing. Petr Forman; Ing. Lubomír Fojtů;  
Ing. Jiří Friedel; Doc. Ing. Pavel Jurášek, CSc.; Bc. 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

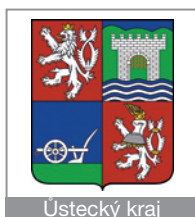
### Objednávky a inzerce:

tel.: 725 793 793  
e-mail: vodnicesty@seznam.cz

**Jazyková úprava:** Ing. Petr Forman  
**DTP, tisk:** Martin Čmejla, PRESTO s.r.o.

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

Evidováno Ministerstvem kultury  
pod číslem MK ČR E 5178.



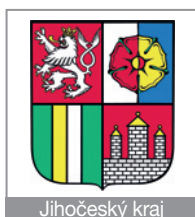
Ústecký kraj



Středočeský kraj



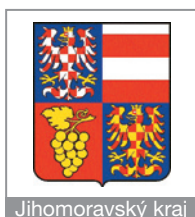
Pardubický kraj



Jihočeský kraj



Zlínský kraj



Jihomoravský kraj

**Titulní strana:** Vánoční zvonohra na Vltavě (2014)

**Autor:** Petr Rudolf Manoušek

## OBSAH

Úvodní slovo: Mobilní zvonohra Petra R. Manouška

na lodi poosmě na Vltavě ..... 2

## Aktuality Ředitelství vodních cest ČR

Ing. Jan Bukovský, Ph.D. .... 5

## FOTOREPORTÁŽ:

Stavba plavební komory Rohatec je v plném proudu ..... 10

## Nadměrné náklady čekaly čtyři měsíce

v přístavech na splavné Labe ..... 13

Bařův kanál má za sebou úspěšnou plavební sezónu 2023 ..... 16

## Ohliadnutie za konferenciou s mezinárodnou účasťou

## XXXI. Plavebné dni 2023

Ing. Vladimír Novák ..... 17

## Vodní dílo Gabčíkovo je fascinující stavba. Dnes by ji asi už nepostavili

Ing. Radek Liška, Ph.D. .... 30

## Nový portál EuRIS přináší informace

## o splavnosti vodních cest celé Evropy

Ing. Jan Bukovský, Ph.D. .... 32

## Život není takový – je úplně jiný (92)

Ing. Josef Podzimek ..... 36

## Úvodní slovo

# Mobilní zvonohra Petra R. Manouška na lodi poosmé na Vltavě



Zvon a loď – jde to vůbec dohromady? Ale jistě, máme přece od nepaměti lodní zvony, používané jako signalizační prostředek v případě nebezpečí a například vyzvednutí lodního zvonu z potopených korábů je vždýcky prvořadým cílem námořních potápěčů. Jenže zvonohra a loď, to už je něco zcela jiného. Nejen proto, že kvalitní zvonohra je plnohodnotným hudebním nástrojem,

ale obvyklé místo pro tyto rozměrné a těžké nástroje bývá přece na věžích kostelů či jiných vyšších budovách. Jak a proč se tedy v Praze najednou objeví zvonohra na lodi uprostřed Vltavy? Pro odpověď musíme nejprve krátce do historie...

Tradice zvonoher sahá až k počátku našeho letopočtu, protože už první zvonky se lidé snažili spojit do nějakého souboru. Plnohodnotným hudebním nástrojem se však zvonohra stala teprve v roce 1510, kdy v belgickém městě Oudenaarde postavili dřevěnou klaviaturu a připojili k ní pomocí táhel srdce všech zvonů na věži. Zvonaři už tehdy dokázali zvony přesně ladit a možnost jejich snadného rozeznívání tak otevřela cestu k širokému využití. V zemích Beneluxu se dnes počet zvonoher blíží k tisícovce a ve dvacátém století se tyto hudební nástroje rychle rozšířily z Evropy také do Severní Ameriky, Asie, Japonska i Austrálie. Na univerzitách v Nizozemí a v Belgii je specializované studium hry na zvonohru, jehož absolvent se stává profesionálním hráčem, tj. carillonérem. Tito lidé jsou obvykle placení městem a jejich úkolem je především koncertovat na městských zvonohrách při různých příležitostech. Carillonéři samozřejmě také často cestují po celém světě, aby své umění předvedli třeba posluchačům na jiném kontinentu, a na jejich

domácí zvonohře mezitím hraje zase někdo jiný.

Kromě velkých koncertních zvonoher s ruční klaviaturou se dnes můžeme setkat s mnoha automatickými nástroji, ovládanými mechanickým hracím bubnem nebo přímo počítačem s elektromagnetickými kladivky, srdcem každého nástroje musí však být vždýcky dokonale laděné bronzové zvony. To „dokonale laděné“ znamená dodržení potřebného kmitočtu u všech zvonů souboru s přesností na 1/100 tónu, jinak by nástroj nemohl být certifikován jako „Koncertní zvonohra“. Určitou zajímavostí je také skutečnost, že naprostá většina světových zvonoher (až 98 %) byla vyrobena v Evropě, především ve Velké Británii a v Nizozemí. Nemůže být proto překvapením, že také první mobilní zvonohra byla postavena v Belgii v roce 1967. Tento nástroj byl však po exportu do Japonska instalován natrvalo do věže a další mobilní zvonohry pak vznikly až ve druhé polovině sedmdesátých let. V roce 2013 bylo jen v Evropě dvanáct malých mobilních zvonoher s celkovou hmotností do 2,5 tuny, což lze velikostí přirovnat zhruba ke koncertnímu klavírnímu křídlu. Menší velikost je výhodná kvůli transportu na přívesu nebo v dodávce a nižší akustický výkon dovoluje produkci v uzavřených prostorách. Na druhou stranu se ladění souboru pohybuje v poměrně vysokých tónech (největší zvon c2/250 kg), takže nástroj je méně vhodný k prezentaci např. barokní hudby. V nedávných letech však výrazně klesl počet aktivních zvonáren, takže dnes je možné kvalitní koncertní zvonohru objednat pouze u několika málo firem.

Skutečně velkých mobilních zvonoher je dnes na světě jen pět (1x USA, 4x Evropa), česká zvonohra je z nich druhá největší. Byla postavena ve spolupráci firem ZVONAŘSTVÍ MANOUŠEK (CZ), ROYAL EIJSBOUTS (NL) A CLOCK-O-MATIC (B) v letech 1998-2001. Celková hmotnost tohoto koncertního nástroje činí 12 000 kg, nejtěžší z 57 zvonů váží 860 kg. Mechanická klaviatura odpovídá všem mezinárodním standardům, kromě ručního ovládní je možná také automatická hra z paměti vestavěného počítače. Celý nástroj byl postaven na rámu typizovaného 20 $\text{\textcircled{e}}$  kontejneru o rozměrech 6 x 2,45 metru kvůli snazší manipulaci při nakládání či skládání, k převozu slouží



Vánoční zvonohraní 2014



Vánoční zvonohraní 2014

tahač Renault Magnum 6x2. V zájmu soběstačnosti má zvonohra vlastní osvětlení s dostatečnou kapacitou baterií a také audiosystém s bezdrátovým mikrofonom, využívaný hlavně k úvodu a představení interpretů.

Při koncertu většinou zvonohra zůstává na vozidle, ale při zvláštních příležitostech je možné ji spustit na zem – tak tomu bylo např. vždy při koncertech u Jindřišské věže a poprvé o Vánocích 2013 při koncertu na Vltavě.

Vznik zvonohry provázelo poměrně bouřlivé ovzduší. Nebylo to vinou vlastní práce, jako spíš kvůli úřadům, byrokracii a politikům... Původně jsem totiž svoji dlouholetou ideu stavby mobilní zvonohry v roce 1998 předložil společnosti, která připravovala projekt PRAHA – EVROPSKÉ MĚSTO KULTURY 2000. Bylo mi dávno jasné, že z vlastních prostředků takovou věc nepostavím a tady byla příležitost k realizaci! Neobvyklý nápad se vedení společnosti okamžitě zalíbil a dostal jsem dopis s příslibem plného financování. Pak se rozběhla úřední mašinerie na plné obrátky, ale problémem začal být čas: kdybych měl čekat se zahájením stavby zvonohry na vyřízení všech papírů, mohli jsme si o koncertu v roce 2000 nechat jen zdát. Po dohodě jsem tedy se svými kolegy v Nizozemí i v Belgii rozběhl práce na zvonohře, jenže vývoj se dal jinou cestou: nejprve jsem byl informován o mírné redukci financování, pak o dalším a dalším snížení, až nakonec o vyřazení celého projektu z programu. My jsme však už byli s prací poměrně daleko, obě zahraniční firmy stavbu zvonohry pro Prahu braly jako prestižní projekt a poctu. Já jsem si v takové situaci nedokázal představit, že všechno dosud vytvořené zase zlikvidujeme a zapomeneme na to. Začal jsem tedy intenzivně shánět peníze a mé zkušenosti z tohoto období by vydaly na samostatnou knihu. Každá návštěva potencionálního obchodního partnera jen nahodávala zbytky víry v úspěch, po zvláště vydařených dnech jsem dlouho nemohl spát, jíst ani pracovat. Komu by také dodalo optimismu neustálé odmítání, těžko zakrývaná alergie na zvony jako takové nebo naopak snaha celý projekt naroubovat na ideově zaměřené programy. Výjimkou nebyly ani zcela nepokryté žádosti o úplatek a pracovníci bankovních domů mi v reakci na mé otázky věnovali obvykle jenom soucitný pohled. Velké korporátní firmy zase vyžadovaly takové změny projektu, jaké jsem při nejlepší vůli nemohl akceptovat zase já: jedna taková firma třeba chtěla dát zvonohře podobu obrovské lahve

jistého známého nápoje.... Přesto se mi nakonec nějakou záhadou podařilo v České spořitelně získat krátkodobý úvěr, abych mohl zaplatit už hotovou práci i materiál alespoň kolegům v zahraničí. Teprve později jsem se dozvěděl, že mi jedna z vedoucích pracovníků banky zcela nezištně fandila a využila své pravomoci k podpisu úvěrové smlouvy za nepřítomnosti svého ředitele. Práce tedy mohly pokračovat a já jsem dál hledal, jak financovat zbytek.

Následný vstup pražského Magistrátu do projektu situaci také nevyřešil. Dostal jsem sice nějakou zálohu, ale zbytek byl stále ve hvězdách. Především jsme museli počet zvonů ve zvonohře rozšířit na 57, protože nástroj měl symbolicky spojoval 57 městských částí Prahy. Technicky to bylo poměrně snadno řešitelné, na to jsem přistoupil rychle. Skutečným problémem se však ukázalo opět administrativní dořešení finančních podílů na vlastnictví zvonohry a jejího následného provozování, což bylo předmětem mnoha únavných a nikam nevedoucích jednání. Mezitím jsem za vydatné pomoci půjček od všech přátel zvonohru v létě 2001 dokončil a přivezl do Prahy. První slavnostní koncert nového nástroje v pražské Oboře Hvězda 4. 9. 2001 ještě vypadal optimisticky, ale o týden později už bylo všechno jinak. Navržené podmínky byly pro mě naprosto nepřijatelné, ale stále jsem doufal v nalezení schůdného řešení. Marně, takže neřešitelná situace dospěla až k několikaletému soudnímu sporu, který skončil až počátkem roku 2009 odstoupením Magistrátu z celého projektu a požadavkem na okamžité vrácení zálohy včetně úroků za celé období. Byl jsem tedy nucen prodat svůj dům a odstěhovat se mimo Prahu, ale zvonohra je od té doby konečně naprosto nezávislá. Nakonec o určitém úspěchu tohoto projektu svědčí i fakt, že zřejmě právě letošní koncert na lodi u Karlova mostu bude tím jubilejním 600. koncertem od roku 2001.

Přání uspořádat koncert zvonohry na lodi jsem nosil v hlavě mnoho let. Ze zkušenosti vím, že vodní hladina zvuk skvěle odráží a nese do velké vzdálenosti a svou roli samozřejmě sehrálo i vědomí, že něco podobného se zvonohrou ještě nikdo nikde nezkusil. Snahy o realizaci této představy kupodivu nepadly na úrodnou půdu ani v ráji zvonoher v Nizozemí či Belgii, přestože zrovna v těchto zemích moje zvonohra často hraje i na mořském pobřeží nebo v přístavech. Přátelé v cizině tak dlouho odolávali mému nátlaku, až se poslední kapkou do

poháru trpělivosti nakonec staly úřední problémy s povolením vjezdu do centra Prahy. Tradici vánočních koncertů na Staroměstském náměstí hrozil konec („...Vaše auto má jenom EURO5...“) a s tím jsem se pochopitelně nehodlal smířit. Rychle jsem si uvědomil, že zákaz vjezdu se týká pouze ulic, tudíž řeka je stále volná! Vsadil jsem proto na intuici a svůj nápad předhodil člověku, kterého znám jako nezdolného bojovníka za lodní dopravu i vodní cesty: Ing. Josefu Podzimekovi. Pak už věci nabraly rychlý spád: na schůzce jsem byl představen Petru Ludvigovi – provozovateli lodí CZECHIE a MORAVIA, který už byl také „v obraze“ a ochotně souhlasil. Změnu tradičního místa koncertu nakonec nadšeně přivítala i nizozemská carillonistka Rosemarie Seuntiëns, takže nic nebránilo stanovení data prvního koncertu na vodě na 23. prosince 2013. Brzy poté mě Ing. Podzimek ubezpečil, že už sám zajistil všechna potřebná povolení i pronájem lodě, takže mým úkolem je samotné technické provedení věci. Dobře věděl, že takové rozdělení úloh mi vyhovuje, neboť v jednání s úřady rozhodně nebývám úspěšný... Zanedlouho následovala krátká prohlídka uvažované lodě s Petrem Ludvigem a příprava časového harmonogramu na den „D“: Petr organizoval přístav, plavební komoru, trasu lodě i její kotvení, já zase autojeřáb, osvětlení, elektrocentrály, ozvučení a samotný koncert. Propagace běžela z obou stran především na internetu, pozvánky a tiskové zprávy jsem rozeslal v dostatečném předstihu.

V pondělí 23. prosince 2013 všechno klapalo jak na drátku. Od rána azurové nebe a zářící slunce, takže jsme se rozhodli zvonohru zcela odkrýt. Autojeřáb firmy STAPO potřeboval ve smíchovském přístavu slabou hodinku na přeložení zvonohry z tahače na přistavenou loď, pak jsme nastěhovali světla, generátory, zvukový systém a několik fotografů. Rosemarie samozřejmě nemohla zahálet, a tak už v 11 hodin chodci na nábřeží jen nevěřícně zírali na loď se zvonohrou, která se za zvuku Smetanovy Vltavy blížila do smíchovské plavební komory. Během cesty jsme sestavili celou elektroinstalaci včetně ozvučení, takže bezprostředně po zakotvení lodě u čtvrtého pilíře Karlova mostu mohly následovat zvukové zkoušky. Poslech z Karlova mostu našťastí potvrdil, co jsme předpokládali: zvukový systém (HK AUDIO MAX, hudební výkon 2000 W) je dostatečný na reprodukovanou hudbu, a zvony samotné nic dalšího nepotřebují. Slyšitelnost byla dokonce dobrá i na obou vltavských březích v oblasti Čertovky a kostela Křížovníků.

Večerní program předznamenal odjezd obou lodí v 18 h z přístaviště Na Františku. Zatímco CZECHIE konala se svými hosty obvyklou cestu po Vltavě, loď MORAVIA zamířila nejprve ke zvonohře – bylo nutné tam vyložit fotografie a „technickou posádku“. Všechny přípravy nástroje se zatím odehrávaly za tmy,



Vánoční zvonohraní 2019

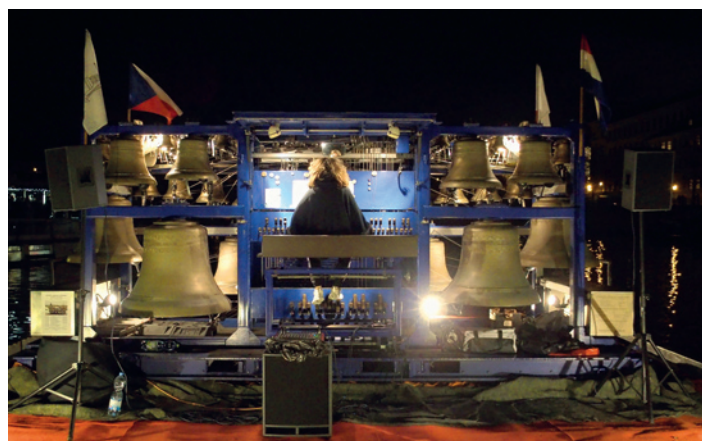
takže náhodní pozorovatelé neměli o ničem ani tušení. Krátce po 19 hod. loď MORAVIA přistála u zvonohry podruhé a tentokrát přivezla nejdůležitější protagonistku večera Rosemarii Seuntiëns. Přátelé mezitím připravili vše potřebné a zvonohra se uprostřed řeky rozzářila pod světly reflektorů. Lodě s hosty se zvolna přesunuly do optimální poslechové vzdálenosti cca 50 m a koncert mohl začít. Neobvyklá podívaná samozřejmě přilákala i další zvědavce, chvílemi jsem zaznamenal kolem zvonohry až 10 lodí. Posluchači na mostě pochopitelně nemají možnost vidět hru na zvonohru zblízka tak, jak je tomu při jiných koncertech na souši. Zřejmě nejlepší pozici však měli hosté lodě MORAVIA: pohled na osvětlenou zvonohru s Pražským hradem v pozadí byl skutečně neopakovatelný. Rosemarie tradičně excelovala a zcela zaplněný Karlův most sledoval hodinový koncert až do konce. Potom následoval už jen rutinní převoz zvonohry zpět do smíchovského přístavu, její přeložení na tahač a vyklizení lodě.

Celkové vyznění prvního koncertu mobilní zvonohry na lodi předčilo mé očekávání. Jediné diskuse jsme vedli o tom, zda zvonohru na loď naložit i s tahačem nebo bez něj. Přestože jsem původně prosazoval první variantu, musím přiznat, že samotná zvonohra nakonec na lodi vypadala mnohem lépe. Z původně jednorázové akce se v dalších letech stala tradice, kterou přerušilo až období karantény kvůli epidemii covid-19. Při koncertech v letech 2014-2019 jsme vyzkoušeli několik míst zakotvení lodě, což je do jisté míry vždycky ovlivněno i aktuálním vodním stavem. V roce 2016 byla zvonohra dokonce až v blízkosti Mánesova mostu, ale v dalších letech jsme se vrátili zpět do osvědčených pozic u 3-4 pilíře Karlova mostu. Je samozřejmě nutné dodržet určité technické podmínky, tj. orientaci a polohu zvonohry na lodi, rozmístění světla, zvukového systému a elektrických generátorů, ale to je všechno jen obvyklé sbírání zkušeností v situaci, kterou nelze jinak vyzkoušet.

Ověřili jsme si, že zvonohra je dostatečně výkonným nástrojem i pro relativně velkou poslechovou vzdálenost, což ostatně potvrzují i všeobecně kladné reakce posluchačů. Pochopitelně asi nejlepší bezprostřední zážitek mají lidé na lodích v blízkosti zvonohry, kde se k poslechu přidává ještě možnost vidět zblízka carillonéra při hře. Určitým vylepšením by mohlo být ještě umístění zvonohry na stejnou loď i s posluchači, to je však podmíněno využitím takové lodě, jejíž paluba bude na poměrně velkou hmotnost zvonohry konstruována.

Obecně lze říci, že právem nabyté prvenství v uspořádání takové akce nám přineslo cenné zkušenosti, a také potvrzení, že možnosti využití vodní cesty jsou prakticky nevyčerpatelné. Atmosféru podobného koncertu nelze vytvořit v jiných podmínkách, vodní hladina je pro takový účel naprosto nenahraditelná. Stejně nezbytné je však nadšení pro věc u všech zúčastněných, kteří hledají vždy nejprve cestu k řešení, a nikoliv důvod k zamítnutí. Rád pracuji s lidmi, pro které je stisk ruky stále dostatečně platným závazkem a těším se, že tomu tak bude i v budoucnu.

Petr Rudolf Manoušek



# Aktuality Ředitelství vodních cest ČR

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

## Splavnění Baťova kanálu do Kroměříže získalo souhlasné posouzení vlivů na životní prostředí EIA

Krajský úřad Zlínského kraje vydal 19. června 2023 souhlasné závazné stanovisko k posouzení vlivů na životní prostředí EIA záměrů „Plavební komora Bělov“ a „Rekreační přístav Kroměříž“ tvořících prodloužení splavnosti Baťova kanálu do Kroměříže, jejichž investorem je Ředitelství vodních cest ČR. Další projekční příprava těchto staveb tak může pokračovat.

Souhlasné stanovisko Krajského úřadu Zlínského kraje obsahuje sérii podmínek pro realizaci, které považujeme za splnitelné a zapracujeme je do projektové dokumentace,“ uvedl Lubomír Fojtů, ředitel investora Ředitelství vodních cest ČR. „Nyní se tak přiblížila vize prodloužení souvislé splavnosti Baťova kanálu o 12 km až do města Kroměříž, čímž vodní cesta dosáhne turisticky atraktivního cíle. Výrazně se tak posílí přitažlivost severní části Baťova kanálu pro rekreační plavbu a cestovní ruch.“

Nejvýznamnějšími podmínkami souhlasného stanoviska jsou realizace rybiho přechodu na levém břehu řeky Moravy, aby byl omezen dopad přerušování volné migrace živočichů vodním tokem Moravy přes stávající jez Bělov, realizace biologicky vhodných úprav zaústění Panenského a Novodvorského potoka do Moravy, založení nového lokálního biocentra Vlčetín mezi přístavem a sportovním letištem v Kroměříži kompenzující prostor zabraný novým přístavem a zajištění přemostění vjezdového kanálu do přístavu Kroměříž.

Na začátku celého prodloužení vodní cesty stojí plavební překážka v podobě stávajícího jezu Bělov. Pro její překonání plavidly bude v těsné blízkosti pravobřežního břehového pilíře vybudována nová plavební komora s užitnými rozměry 38,5 x 5,3 x 1,5 m, obdobných jako jsou na ostatních plavebních komorách Baťova kanálu, která umožní proplavování plavidel až do maximální velikosti 20 x 5 m s ponorem 1,2 m. Na vlastní plavební komoru pak navazují dolní a horní rejda. Horní rejda bude oddělena od toku dělicí betonovou zdí, která zajišťuje bezpečné vplouvání plavidel do plavební komory. Při nábrežní zdi se bude nacházet čekací stání až pro 2 návrhová plavidla. Na čekací stání pak bude navazovat veřejné přístávací místo, které umožní krátkodobé zastavení plavidel pro nástup a výstup osob. V dolní rejdě, která bude rovněž od koryta řeky oddělena betonovou zdí v délce 30 metrů, nalezneme čekací stání až pro 3 plavidla. U dolního ohlaví bude vybudován rovněž provozní objekt jako zázemí pro obsluhu plavební komory ve stylu „Baťovské architektury“ se zdí z ostře pálených cihel. Součástí stavby plavební komory je též nové přemostění stávající silnice vedené nyní přes jez i přes dolní ohlaví s podjezdnou výškou pro lodě 4,0 m.

V blízkosti města Kroměříž, u soutoku řeky Moravy s vodním tokem Kotojedky, je plánován velký bazénový přístav, který zabezpečí dostatečnou kapacitu přístavní infrastruktury pro rekreační plavidla ve městě. Rekreační přístav bude mít celkovou kapacitu 80 plavidel a bude zajišťovat dlouhodobá, střednědobá a krátkodobá stání plavidel, a to i za nejvyšších povodní. Přístavní bazén bude s řekou Moravou propojen krátkým plavebním kanálem délky přibližně 40 m. Plavidla budou v přístavním bazénu stát u plovoucích mol s kolmými výložníky,



Vizualizace přístavu Kroměříž



Vizualizace přístavu Kroměříž (původní návrh bez vjezdového objektu s přemostěním, vzešlého z procesu EIA)



Vizualizace přístaviště Kroměříž



Vizualizace plavební komory Běloušice

vedenými pomocí vysokovodních daleb. Přístup na jednotlivá mola zajišťují pohyblivé lávky. Srdcem přístavu bude provozní budova, která uživatelům nabídne kompletní servis služeb včetně hygienického zázemí. Součástí budovy bude i zázemí pro obsluhu přístavu. Pro spouštění plavidel na vodní cestu bude k dispozici 7 m široký sjezd a lodní jeřáb. Na sjezd do vody přímo navazuje svíslá přístavní hrana, u které bude umístěno plovoucí servisní centrum, kde bude probíhat tankování pohonných hmot, doplnění pitné vody, el. energii, odběr fekálních a nádních vod. V areálu přístavu budou též zřízena parkovací stání pro 74 osobních automobilů. V místě špičky nově vzniklého poloostrova je navrženo „říční náměstí“, jehož dominantou je objekt majáku, který vytváří důležitý orientační prvek jednak pro uživatele vodní cesty, kteří připlouvají po řece do přístavu, ale také pro pěší přicházející z města.

Ukončení prodlouženého vodní cesty je plánováno v Kroměříži na Erbenově nábřeží, kde vznikne na pravém břehu nové přístaviště pro krátkodobé stání plavidel. Jeho užitná délka bude 60 metrů a umožní stání až 6 plavidel. Přístaviště bude tvořeno pevným molem s několika výškovými úrovněmi pro pohodlný a bezpečný nástup a výstup cestujících. Přístup k molu bude zajišťovat bezbariérový chodník.

Kroměřížská radnice uspořádala 26. září 2023 veřejné jednání záměru stavby přístavu v Kroměříži. „Těší mě, že lidé mají zájem o dění ve svém okolí a že jsme mohli společně formulovat požadavky, které za město předložíme investorovi,“ uvedl starosta Tomáš Opatrný.

Během projednání zazněly ze stran veřejnosti požadavky ke změnám projektu především v oblasti dopravní obslužnosti, přemostěním vjezdu do přístavu a návaznými cyklostezkami. Podobné připomínky byly vzneseny i vůči přístavišti v centru Kroměříže. Ředitelství vodních cest ČR se bude požadavky občanů i města zabývat a je připraveno je do projektu zapracovat, pokud to bude technicky možné.

„Věřím, že další povolenací řízení absolvují stavby úspěšně a v roce 2025 by mohly být zahájeny stavební práce,“ uzavřel jednání ředitel ŘVC Lubomír Fojtů.

## Nová čekací stání pro malá plavidla u plavebních komor ve Vraném nad Vltavou jsou v provozu

Ředitelství vodních cest zprovoznilo 25. září 2023 inovovaná čekací stání pro malá plavidla v horní a dolní rejdě plavebních komor Vrané nad Vltavou. Rekreční lodě překonávající vytížené zdymadlo tak mohou na proplavení vyčkat bezpečně vyvázaná v dolní či horní vodě před plavebními komorami.

„Pro zvýšení bezpečnosti a komfortu posádek malých rekreačních plavidel vylepšujeme kromě výstavby sítě přístavišť i další prvky nezbytné pro plavbu. V případě Vraného, které proplaví téměř 2000 plavidel ročně a je tak čtvrtým nejvytíženějším zdymadlem na dolní Vltavě, se jedná o čekací stání malých plavidel. Vyzarování tu bylo doposud komplikované a v horní rejdě dokonce žádná možnost vyvázání nebyla. To jsme ale teď změnili,“ říká Lubomír Fojtů, ředitel Ředitelství vodních cest a doplňuje: „Jedná se o další z projektů komplexní podpory rozvíjející se re-



Výstavba čekacího stání v horní vodě plavební komory Vrané nad Vltavou





Nové čekací stání v dolní vodě plavební komory Vrané nad Vltavou



Nové čekací stání v horní vodě plavební komory Vrané nad Vltavou

kreační plavby na našich řekách a uzpůsobení infrastruktury vodní cesty, aby byla vlídnější potřebám turistické plavby. Na vodních cestách je stále oblíbenější půjčit si loď a strávit svou dovolenou či volný čas pohodovou plavbou. Bezpečné a pohodlné vyvázání plavidel na veřejných přístavištích, vývazištích, ale i u plavebních komor, je tak nezbytnou součástí moderního vybavení vodní cesty.“

Původní nevyhovující čekací stání v dolní vodě bylo doplněno o svislé štetovnice ke zkrácení vzájemných rozestupů a byly na něm instalovány další úvazné prvky pro plavidla vyhovující širokému spektru jejich rozměrů. Dalby jsou spojeny pochozí servisní lávkou, ze které je možné v případě nouze odejít na břeh přístupovou lávkou. V horní vodě vzniklo zcela nové stání tvořené řadou 13 daleb vzájemně propojených servisní lávkou o celkové délce rovněž 30 m.

Obě čekací stání jsou osvětlena a vybavena reproduktorem napojeným na velín plavební komory. Stavební náklady ve výši 35,2 mil. Kč bez DPH financoval Státní fond dopravní infrastruktury. Zhotovitelem byla společnost STRABAG Rail a.s.

## V Davli se buduje veřejné přístaviště pro malá plavidla, pontony již byly osazeny

V Davli na Vltavě pokračují naplno práce na výstavbě veřejného přístaviště pro malá plavidla. Davle se tak stane další lokalitou, kde bude možné zdarma až na 48 hodin vyvázat plavidlo a za poplatek doplnit pitnou vodu nebo připojit loď na elektřinu. Ředitelství vodních cest ČR zde u pravého břehu po proudu za starým davelským mostem buduje plovoucí molo pro 10 malých plavidel. Koncem října zde byly usazeny plovoucí pontony, které tvoří základ celého mola.

„Přístaviště bude dokončeno koncem letošního roku a plavid-

lům bude sloužit od dubna příštího roku. Jedná se o první veřejné přístaviště pro rekreační plavidla putující mezi Prahou a Slapskou přehradou, kde jsou doposud jen omezené možnosti přístání u několika soukromých mol. Přístaviště nabídne vyvázání s pohodlným a bezpečným přístupem na břeh pro návštěvu městyse i pro přenocování. Mimo plavební sezónu a při zastavení plavby nebudou u mola stát žádná plavidla a výložníky budou sklopeny, aby netvořily žádnou překážku v proudu řeky“, říká Lubomír Fojtů, ředitel Ředitelství vodních cest ČR, které je investorem a provozovatelem přístaviště. Stavba je součástí rozsáhlého záměru výstavby souvislé sítě veřejných přístavišt na Labi a Vltavě.

Plovoucí molo s dřevěnou palubou bude mít délku 52 m, šířku 2,5 m a lávka zajistí bezbariérový přístup na břeh. K hlavnímu molu bude připevněno 5 šikmých výložníků, které umožní vyvázání 10 malých plavidel maximální délky 20 m. Odběr vody a elektřiny do plavidel bude pomocí tří odběrných sloupků s ovládáním čipovou Přístavní kartou, tak jako na jiných přístavištích Ředitelství vodních cest ČR.

„Na stavbě přístaviště již byly vystavěny kotevní bloky na břehu a inženýrské sítě. Výroba nosné konstrukce plovoucího mola s železobetonovými plováky probíhala v dílnách mimo Davli a vlastní osazení plovoucího mola na místě proběhlo koncem října,“ uvádí Roman Krupička za zhotovitele stavby firmu LABSKÁ, strojní a stavební společnost s.r.o. „Vlastní stavba přístaviště se dotkne okolního prostředí a silničního provozu jen minimálně. V blízkosti našeho staveniště zároveň v rámci stavby jiného investora probíhá překládka vytěženého materiálu z lodi na nákladní vozidla a jeho odvoz,“ dodává.

Stavební náklady modernizace ve výši 19,8 mil. Kč bez DPH financuje Státní fond dopravní infrastruktury.



Usazení nových mol veřejného přístaviště Davle



Usazení nových mol veřejného přístaviště Dvle

## Zahájeno bylo zjišťovací řízení SEA Splavnění Labe do Pardubic

Dne 14. listopadu 2023 zahájil Krajský úřad Pardubického kraje zjišťovací řízení k oznámení koncepce (tzv. SEA) komplexního projektu „Splavnění Labe do Pardubic“, jejímž předkladatelem je Ředitelství vodních cest ČR. Strategické posouzení vlivů na životní prostředí prodloužení splavnosti jako celku od Chvaletic do Pardubic, tvořené souborem staveb včetně Stupně Přelouč II a Veřejného přístavu Pardubice, je klíčovým krokem pro následné úspěšné získání povolení jednotlivých staveb. Výsledkem by měl být transparentní výběr a stabilizace konkrétní varianty, která bude následně procesem EIA podrobně posouzena z hlediska všech vlivů na životní prostředí.

Cílem realizace projektu bude dosažení souvisle splavné labecké vodní cesty až do centra Pardubického kraje. Současná absence napojení souvisle splavné vodní cesty do hradecko-pardubické aglomerace jako zdroje a cíle řady přeprav a přirozeného logistického uzlu směrem na severní Moravu, degraduje přidanou hodnotu plavby na Labi proti proudu od Mělníka, znemožňuje zavedení konkurenceschopných vnitrostátních přeprav a do určité míry i omezuje možné využití vodní dopravy i v mezinárodním kontextu. Dnešní konec splavné vodní cesty ve Chvaleticích postrádá možnosti efektivní funkce přístavního dopravního uzlu a adekvátně jej nenaplnuje ani přístav v Kolíně. V neposlední řadě je očekáváno využití vodní cesty i pro rekreační plavbu malých plavidel a osobních lodí.

Splavněním Labe až do Pardubic tak dojde k celkovému posílení významu vodní dopravy a k vytvoření podmínek pro přepravu zboží, hromadných substrátů, těžkých a nadrozměrných nákladů a kontejnerů po vodě, které sníží zatížení těžkou silniční dopravou.

„Pro ilustraci 1 loď uveze stejné množství zboží jako cca 42 kamionů. Velkou pomocí bude zakončení přeprav nadrozměrných nákladů po silnici ze severní Moravy a Slezska jejich naložením na loď v přístavu Pardubice a nebudou dále zatěžovat na více než 150 km silnice středních Čech při cestě do přístavů Lovosice či Mělník,“ uvedl Lubomír Fojtů, ředitel investora Ředitelství vodních cest ČR. „Věřím, že zcela novým posouzením variant, kde byly jejich dopady na přírodu a chráněné lokality soustavy Natura 2000 výrazně omezeny, se podaří tento dlouhá léta připravovaný projekt dovést k úspěšné realizaci. Dokončení procesu SEA očekáváme během roku 2024 a následně jsme připraveni při aplikaci nové legislativy pro povolování strategických dopravních staveb pokračovat tak, aby ještě před koncem tohoto desetiletí mohly stavební práce začít,“ dodal.

Celý projekt „Splavnění Labe do Pardubic“ je situován na území Pardubického kraje a skládá se ze 7 dílčích záměrů (pořadí ve směru proti proudu):

- A. Stabilizace plavební dráhy v přístavu Chvaletice
- B. Čekací stání v přístavu Chvaletice
- C. Stupeň Přelouč II
- D. Zvýšení ponorů v úseku Přelouč – Pardubice pro třídu Va
- E. Modernizace plavebního stupně Srnojedy
- F. Veřejný přístav Pardubice

G. Ochranná a čekací stání v úseku Chvaletice – Pardubice

Stabilizace plavební dráhy v přístavu Chvaletice představuje výstavbu balvanitého výhonu (kamenná hráz lichoběžníkového průřezu) v korytě řeky Labe a prohrádku dna v plavební dráze tak, aby nedocházelo k nadměrnému usazování splavenin a plavenin v místě dnešní plavební dráhy a ve stávajícím přístavu.

Čekací stání v přístavu Chvaletice vytvoří podmínky pro umožnění vyčkání míjejících se plavidel s využitím stávajících daleb na levém břehu. Záměr bude realizován v korytě řeky Labe.

Klíčovou stavbou splavnění je Stupeň Přelouč II, překonávající spád stávajícího jezu Přelouč a přibližně 2 km nesplavného koryta řeky. V roce 2020 byla zpracována Územně analytická studie, kde bylo hodnoceno 16 variant splavnění Labe v oblasti Přelouče v rámci záměru, z toho 3 varianty byly vyhodnoceny z hlediska vlivů na životní prostředí bez významně negativního vlivu na evropsky významnou lokalitu Natura 2000 Louky u Přelouče. Celkově byl výrazně snížen územní zábor lokalit modrásky, kdy zábor ploch kvality I a zábor evropsky významné lokality klesá i pod 1 %. Z hlediska vlivů na ostatní složky a témata životního prostředí nejsou mezi těmito variantami zásadní rozdíly a proces SEA bude mezi sebou hodnotit všechny 3 přípustné varianty.

Zvýšení ponorů v úseku Přelouč – Pardubice pro třídu Va by měla představovat zejména prohrádku dna a úpravu plavební dráhy dle parametrů pro Va plavební třídu mezi Přeloučí a Pardubicemi (v rozsahu ř. km 951,36 – ř. km 967,4). Záměr kromě potřeby dílčích zásahů do břehů v rámci stávajícího koryta nepředstavuje nové územní nároky.

Pro zajištění spolehlivosti a bezpečnosti provozu je do projektu Splavnění Labe do Pardubic zařazena i modernizace stávajícího plavebního stupně Srnojedy. Záměr by měl představovat zejména modernizaci stávající plavební komory. V horní i dolní rejdě při pravém břehu by mělo dále dojít ke zřízení čekacího stání pro plavidla vystrojeného vysokovodními dalbami a pevného čekacího stání pro malá plavidla. Objekty vodního díla by měly být nově napojeny na nově vybudovanou dopravní infrastrukturu pro příjezd vozidel údržby ze směru od obce Rybitví.

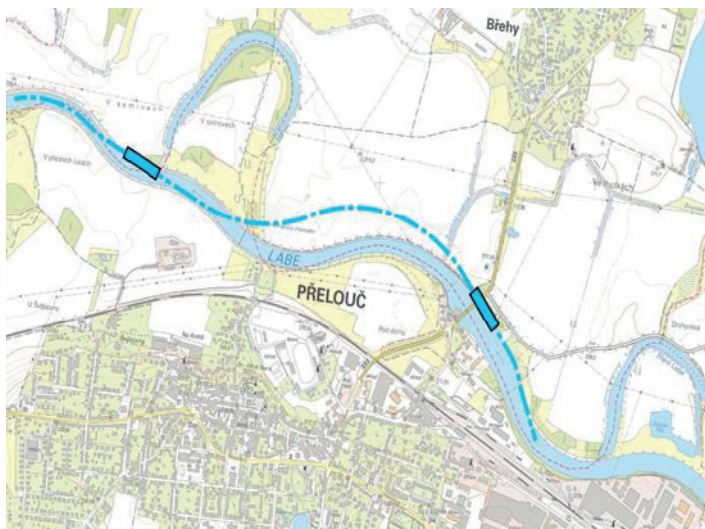
Druhým nejdůležitějším záměrem je Veřejný přístav Pardubice, který je uvažován ve variantách na levém a pravém břehu. Levobřežní varianta (jižní) umísťuje veřejný přístav na západním okraji města Pardubice do prostoru mezi Srnojedy a Svítkov, na levém břehu Labe v ř. km 962,90 – 963,50. Pravobřežní varianta (severní) umísťuje veřejný přístav do pravobřežního slepého ramene řeky Labe, konkrétně na jeho levém břehu, které se do Labe připojuje v ř. km 961,7.

Z hlediska vodní cesty není mezi variantami zásadní rozdíl, avšak klíčové je řešení pozemního dopravního napojení přístavu. Pro stanovení dopravního zatížení v Pardubicích a okolí byl zpracován multimodální dopravní model s dostatečně adekvátním přesahem do dopravních oblastí ovlivněných projektem. Celkem existuje 11 základních variant silničního napojení přístavu, které kombinují jeho umístění na levém či pravém břehu a různé možnosti napojení na okolní silniční síť. Je preferováno napojení na tzv. Západní tangentu, jejíž přípravu schválilo Ministerstvo dopravy ve prospěch SÚS Pardubického kraje. Železniční napojení je možné ze stanice Rosice n. L. V případě

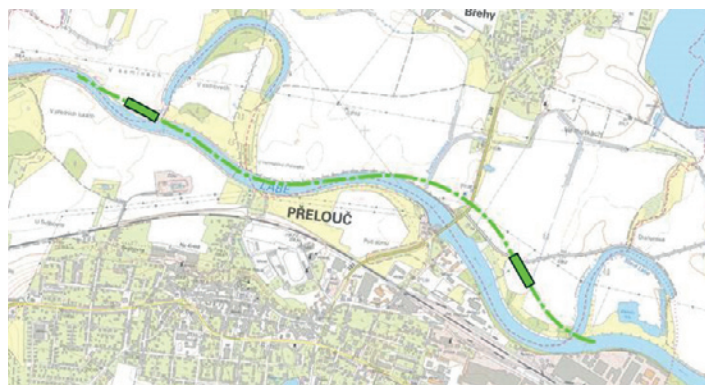
pravého břehu bude využita stávající vlečka, která bude napojena na areálové kolejiště podniku Synthesia a.s. V případě levého břehu je uvažováno s vybudováním jednokolejného spojení na železniční koridor Pardubice – Hradec Králové.

Posledním záměrem jsou pak ochranná a čekací stání v úseku Chvaletice – Pardubice, využívaná zejména pro bezpečnou ochranu plavidel při zastavení plavebního provozu za povodní.

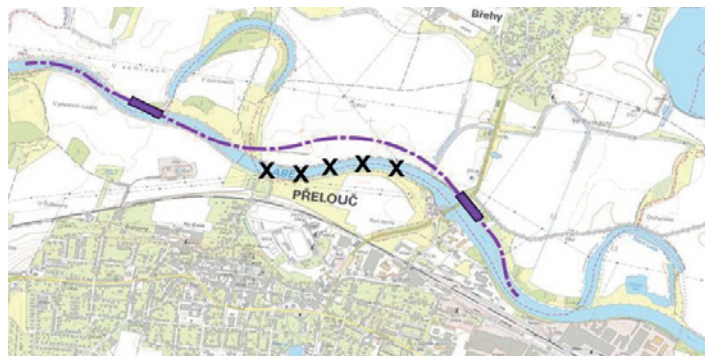
**Posuzované varianty Stupně Přelouč II** (obdélníček značí novou plavební komoru):



**C1 – modrá varianta** – varianta C1 by spolu s variantou C2 měla představovat pravobřežní obchvat koryta řeky Labe, kde by mělo dojít ke vzniku nového plavebního kanálu s plavební komorou a rejdami v horní a dolní vodě. Rozdíl mezi variantou C1 a C3 pak spočívá v tom, že varianta C1 zachovává stávající koryto Labe v úseku vedle plavebního kanálu. Součástí všech variant je vybudování dalšího nového jezu s dolní plavební komorou u pravého břehu.



**C2 – zelená varianta**



**C3 – fialová varianta** – u varianty C3 by měla být plavební dráha vedena částečně vodním tokem a pod současným vodním dílem Přelouč novou pravobřežní trasou mimo koryto stávajícího vodního toku. Stávající koryto řeky by mělo být v místě nové trasy zasypáno. Oproti variantám C1 a C2 by nemělo dojít k vybudování obchvatu koryta řeky, ale ke směrové úpravě koryta („přeložení“ koryta řeky Labe). Současný jez Přelouč by byl ponechán ve funkci a u pravého břehu by byla zřízena nová (horní) plavební komora.

**AQUATIS**

INŽENÝRSKÁ, KONZULTAČNÍ,  
PROJEKTOVÁ A DODAVATELSKÁ  
SPOLEČNOST



**VODNÍ DOPRAVA**  
ŠETRNÁ CESTA  
K ŽIVOTNÍMU PROSTŘEDÍ

**SAFICHEM group**

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

Stavba plavební komory Rohatec/Sudoměřice  
listopad 2023



Celkový pohled na stavenišťe PK Rohatec, vpravo stávající přístav Skalica



Blízký pohled na bourání jezu Sudoměřice



Celkový pohled na stavenišťe PK Rohatec po proudu



*Detailní pohled na stavenišťe PK Rohatec*



*Pohled na stavební práce v ústí Radějovky do Moravy*



ŘEDITELSTVÍ  
VODNÍCH  
CEST  
ČR

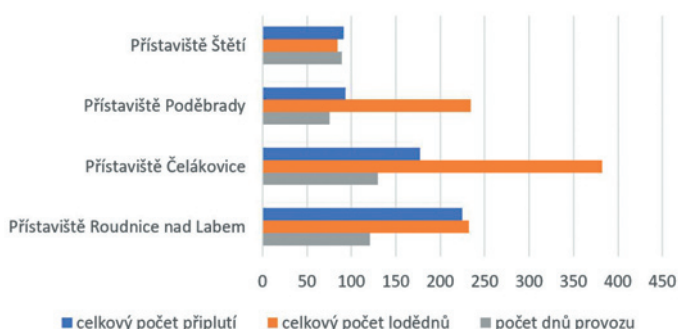
BUDUJEME VODNÍ CESTY PRO 21. STOLETÍ

# Hned první sezónu navštívilo 4 nová přístaviště pro rekreační plavbu na Labi téměř 600 malých plavidel

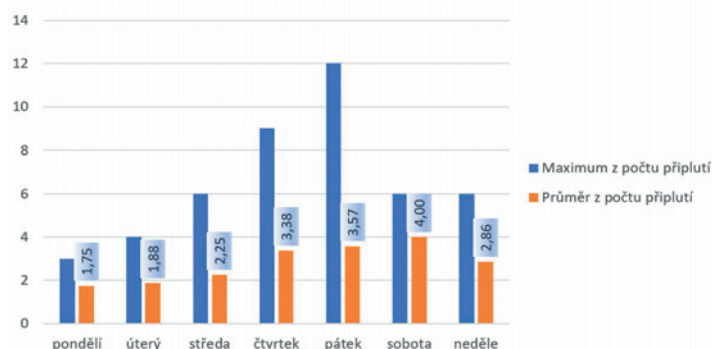
Mezi nejoblíbenější se hned zařadila přístaviště Poděbrady a Čelákovice, první veřejná na středním Labi. Na dolním Labi, kde je četnější provoz malých plavidel, jich řada zastavila i v Roudnici nad Labem a ve Štětí.



Návštěvnost nově vybudovaných přístavišť  
malých plavidel na Labi



Průměrný počet pohybů v přístavišti Čelákovice  
- jen prázdniny



# Nadměrné náklady čekaly čtyři měsíce v přístavech na splavné Labe

Koncem listopadu dopravily lodě do České republiky nebo naopak vyvezly do námořních přístavů nadrozměrné a extrémně těžké náklady, které řadu měsíců musely čekat, než bude na vodní cestě dostatek vody pro plavbu. V Týnci nad Labem byly naloženy na loď 5,5 m vysoké díly kouřovodů, které putují k zákazníkovi do Egypta. Dále to byla rekordní slévárenská kokila o hmotnosti 140 tun a naopak po Labi byl dovezen obří lis s díly 150 tun těžkými. Labská vodní cesta je pro dopravu tohoto zboží nezastupitelná, neboť jiným způsobem ji není možné uskutečnit.

Několik týdnů deštivého počasí pomohlo uskutečnit přepravu nadrozměrných a extrémně těžkých nákladů, které byly uvězněny v přístavech. Splavnost Labe od Ústí nad Labem do Německa je závislá výhradně na aktuálním průtoku v řece, na rozdíl od zbývajících 190 km, které jsou splavněné souvislou řadou 21 zdymadel a lodě zde plují celý rok.

Od července po dobu 4 měsíců čekal v přístavu Lovosice náklad 140 tun těžké slévárenské kokily, aby ji bylo možné lodí odvést po Labi a dále soustavou německých kanálů a po Rýně do Rotterdamu. Cílovou destinací je Sheffield ve Velké Británii. Stejnou dobu čekal na překladišti v Týnci nad Labem náklad několika dílů kouřovodu o hmotnosti od 45 do 80 tun a výšce 5,50 m. V pondělí jej jeřáby naložily na loď, která s ním pluje do přístavu Hamburk a pak bude dopraven po moři do Egypta. V opačném směru byl z Hamburku dovezen obří lis, jehož díly se vykládaly v Děčíně a v Lovosicích a zde byly některé kusy o hmotnosti 150 tun. Další velké náklady jejich dopravci a přístavy ještě připravují.

„Labská vodní cesta těmito uskutečněnými přepravami dokládá, že o vodní dopravu je zájem,“ uvedl Lubomír Fojtů, ředitel Ředitelství vodních

cest ČR, organizace zajišťující rozvoj vodních cest. Tento druh nákladů se pro své rozměry přepravuje po silnici jen velmi obtížně, při souběžných omezeních dopravy a mimořádných opatřeních po cestě. Po silnici nelze náklady dopravit přes pohraniční hory a dále přes Německo do námořních přístavů. Oproti tomu pro vnitrozemskou loď se jedná o běžný náklad, který potřebuje jen jediné – dostatek vody na úseku Labe, kde nejsou zdymadla. V řadě případů ani loď nepotřebuje velký ponor. „Pokud by stál Plavební stupeň Děčín, byla by splavnost Labe dostatečná a náklady by nemusely čekat,“ dodal.



Nakládka slévárenské kokily v přístavu Lovosice



140 tun těžká slévárenská kokila zamířila z přístavu Lovosice po Labi a německých kanálech přes Rýn do Rotterdamu

Čekání na vhodné období, kdy je dostatek vody pro přepravu nadrozměrných nákladů, není jen komplikací pro zákazníky, ale vede k vysokým dodatečným nákladům pro české výrobce a zákazníky. V konečném důsledku je tak zhoršena konkurenceschopnost průmyslu v České republice a jsou prodraženy

dodávky do České republiky oproti podnikům v blízkosti moře s funkční vodní cestou. Zprostředkovaně tak má omezená splavnost vodní cesty negativní dopady na hospodářství státu, podnikatelů a životní úroveň občanů.



*Vykládání dílu obřího lisu, který připlul po Labi, v přístavu Lovosice*

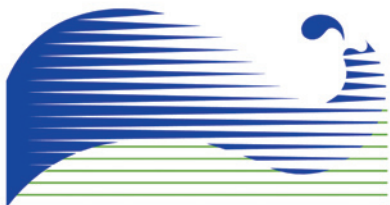


*Vykládka dílů obřího lisu o hmotnosti až 150 tun, které připluly po Labi do přístavu Děčín*





Vykládka dílů obřího lisu o hmotnosti až 150 tun, které připluly po Labi do Týnce nad Labem



**POVODÍ LABE**

Povodí labe, státní podnik – správce vodního toku Labe – správce Labské vodní cesty



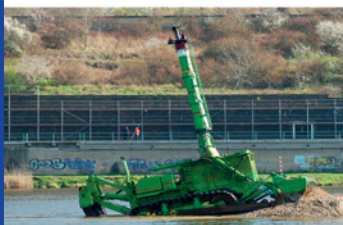
MINISTERSTVO ZEMĚDĚLSTVÍ



sfdi  
STÁTNÍ FOND DOPRAVNÍ  
INFRASTRUKTURY



Ministerstvo dopravy



- Labská vodní cesta v číslech za rok 2022:**
- počet proplavených lodí – 25 385
  - množství přepraveného zboží – 620 145 t
  - objem vytěženého sedimentu z LVC – 26425 m<sup>3</sup>



**VD Nymburk 2023 – výměna Gallových řetězů ovládání segmentových uzávěrů plavební komory – z důvodu dosluhujících lamel a čepů náhrada za řetězky z nerezové oceli.**



**VD Hradištko 2023 – oprava nosiče srazového těsnění a osazení vypadlého těsnění dolních vzpěrných vrat – po ukončení potápěčských prací bylo nutno vyčerpat před opravou komoru.**



# Bařův kanál má za sebou úspěšnou plavební sezónu 2023

Letošní návštěvnost Bařova kanálu patří v novodobé historii vodní cesty mezi rekordní. S rostoucím lodním provozem věnuje Povodí Moravy více pozornosti i finančních prostředků na provoz a údržbu vodní cesty, bezpečnost lodního provozu a plynulost plavby.

V letošní hlavní plavební sezóně Povodí Moravy zaznamenalo na plavebních komorách celkem 38 751 proplutí lodí\* a v součtu komory proplavily 181 546 osob\*. Ve srovnání s loňským rokem se jedná přibližně o 100 proplutí a 3 000 osob více než v sezóně 2022. V průměru to představuje 3 523 proplutí na jednu komoru, každou komorou pak proplulo v průměru 16 504 osob. Nejvytíženějšími komorami byly plavební komory Veselí nad Moravou, Vnorovy I, Vnorovy II a Petrov, kterými proplulo více než 4 000 lodí s více než 19 000 osobami.

Od roku 2013, kdy se začaly údaje o proplutí na plavebních komorách evidovat, rostl počet proplutí až do roku 2020, kdy Bařův kanál zaznamenal neuvěřitelných 42 072 proplutí plavebními komorami s 193 770 osobami. V následujících letech došlo k mírnému poklesu a od roku 2021 se počet proplutí pohybuje okolo 38 000.

Vysoké množství lodí na Bařově kanálu vyžaduje zvýšené náklady na provoz, opravy a údržbu do vodní cesty. „Samozřejmě nám dělá velkou radost, když vidíme, jak roste obliba a zájem o plavbu na Bařově kanálu. S rostoucí návštěvností však rostou také nároky na údržbu a zajištění plavby. Proto jako správci Bařova kanálu investujeme nemalé prostředky do plynulosti a bezpečnosti plavby. Jen v posledních pěti letech jsme do oprav a rozvoje vodní cesty kromě provozních nákladů investovali přes tři sta milionů korun, většinou ze zdrojů SFDI,“ popisuje generální ředitel Povodí Moravy Václav Gargulák.

Do dubna příštího roku Povodí Moravy dokončí rozsáhlou modernizaci rejd plavebních komor na Bařově kanálu. Ta probíhá od roku 2021. „Na většině plavebních komor jsme v uplynulých

dvou letech postavili zcela nová vyčkávací stání. Do začátku hlavní plavební sezóny se modernizace rejd dočkají poslední dvě plavební komory – Spytihněv a Babice. Modernizované rejdy návštěvníkům Bařova kanálu poskytnou dostatek prostoru pro bezpečný vjezd i výjezd z plavební komory.

Plavba bude komfortnější, plynulejší a především bezpečnější,“ vysvětluje Gargulák. Na těchto dvou komorách zahájilo Povodí Moravy práce letos v říjnu. Celkové náklady na modernizaci rejd jedenácti plavebních komor jsou 61 mil. korun.

V říjnu Povodí Moravy zahájilo generální opravu plavebních komor ve Spytihněvi a Veselí nad Moravou. Práce budou rozděleny do dvou let tak, aby od začátku května do konce září mohla probíhat plavba bez omezení. Do konce dubna 2024 projde kompletní opravou plavební komora ve Spytihněvi. Opravu plavební komory ve Veselí nad Moravou zahájí vodohospodáři v příštím roce v říjnu. „Především tím možným poruchám na zařízení více než osmdesát let starých plavebních komor, kvůli kterým by musela být omežována či dokonce zastavována plavba,“ upozorňuje Gargulák. Práce vyjdou celkem na 47 mil. korun.

V letošním roce Povodí Moravy dokončilo rozsáhlé opravy opevnění Bařova kanálu mezi jezem Sudoměřice a Valchou. Práce spočívaly v odstranění nánosů z koryta a zpevněním břehů lomovým kamenem. V oprávaném úseku správce vodní cesty obnovil parametry plavební dráhy, opravil a zajistil stabilizaci břehů. Kvůli délce opravovaného úseku byly práce rozloženy do tří let tak, aby nedocházelo k omezení plavby. Oprava celého úseku vyšla na 44,8 mil. korun.

Investorem vyjmenovaných akcí je Povodí Moravy, s. p. Akce jsou financované ze Státního fondu dopravní infrastruktury.



Rekonstrukce železničního mostu v Děčíně

VD Hostivař: zkapacitnění nového bezpečnostního přelivu

**ZAKLÁDÁNÍ STAVEB**<sup>®</sup>  
ZAKLÁDÁNÍ STAVEB, A. S., K JEZU 1,  
143 00 PRAHA 4 - MODŘANY, [ZAKLADANI.CZ](http://ZAKLADANI.CZ)

Nové vysokovodní stání Mířejovice

**SPOLEHLIVÝ A SILNÝ PARTNER  
PRO ZAKLÁDÁNÍ V KONTAKTU  
S VODNÍM PROSTŘEDÍM**

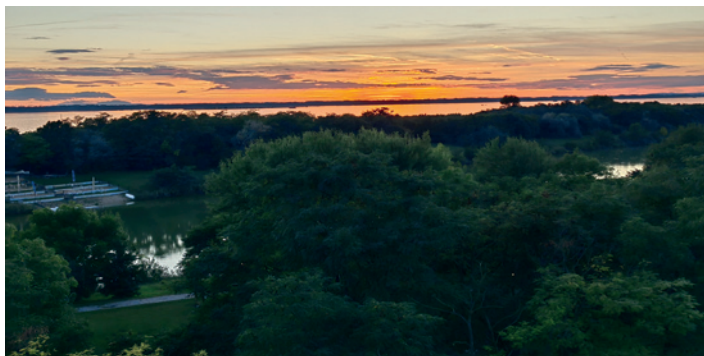
# Ohliadnutie za konferenciou s mezinárodnou účasťou XXXI. Plavebné dni 2023

**Ing. Vladimír Novák – predseda - Slovenský plavebný kongres**

V dňoch 19. – 21. septembra 2023 sa uskutočnila neďaleko Bratislavy, v Hoteli Kormorán v Šamoríne tradičná konferencia s mezinárodnou účasťou, XXXI. Plavebné dni 2023.



Generálka členov Prípravného výboru  
zľava: V. Novák, Š. Chalupka, P. Virág, V. Novák st.



Západ slnka na terase Hotela Kormorán



Hotel Kormorán

Konferenciu, ktorej sa zúčastnilo 176 účastníkov vrátane čestných hostí, a ktorá sa koná každé dva roky, striedavo v Slovenskej republike a v Českej republike, otvoril v mene organizátora, Slovenského plavebného kongresu, jeho predseda, Ing. Vladimír Novák zo sekcie vôd Ministerstva životného prostredia Slovenskej republiky.

Nasledoval príhovor zástupcu spoluorganizátora konferencie, predsedu Českého plavebného a vodocestného združenia, doc. Dr. Ing. Pavla Fošumpaura zástupcu vedúceho Katedry hydrotechniky Fakulty Stavební Českého vysokého učení technického.

Odbornou náplňou konferencie boli témy Príprava, realizácia a prevádzka vnútrozemských vodných ciest a prístavov s dôrazom na bilaterálnu a multilaterálnu spoluprácu v stredo-európskom priestore; aktuálne témy, výzvy a úzke miesta v oblasti rozvoja vnútrozemskej plavby; rekreačná a športová plavba ako súčasť regionálneho rozvoja.



Ing. V. Novák, predseda SPK



doc. Dr. Ing. P. Fošumpaur, predseda ČPVS

Konferencia sa konala pod záštitou ministra dopravy Slovenskej republiky Ing. Pavla Lančariča, PhD. a splnomocnenca vlády Slovenskej republiky pre výstavbu a prevádzku Sústavy vodných diel Gabčíkovo-Nagymaros, Ing. Romana Havlíčka.

**PAVOL LANČARIČ**



**ROMAN HAVLÍČEK**



Okrem Ministerstva dopravy Slovenskej republiky a Ministerstva životného prostredia Slovenskej republiky boli spolupracujúcimi organizáciami štátna akciová spoločnosť rezortu dopravy, Verejné prístavy, a. s., a štátne podniky rezortu životného prostredia, Slovenský vodohospodársky podnik, š. p., a Vodohospodárska výstavba, š. p.



Uvedené ministerstvá a organizácie podporili konferenciu finančne, ale aj nefinančne, okrem nich podporili konferenciu finančne tiež Metrostav Slovakia, a. s., AQUATIS, a. s., SPaP – LOD, UNITED RIVERS a v neposlednom rade Pobočka Slovenskej vodohospodárskej spoločnosti pri Vodohospodárskej výstavbe, š. p..

Mediálnym partnerom bol vydavateľ časopisu Vodní cesty a plavba, o. p. s. Plavba a vodní cesty. Poďakovanie patrí jeho riaditeľovi a šéfredaktorovi časopisu, Bc. Tomášovi Kolaříkovi aj za realizáciu fotodokumentácie z konferencie.



Vážnosť konferencie potvrdili svojou účasťou a príhovormi počas slávnostného otvorenia, v zastúpení štátnej tajomníčky Ministerstva dopravy Slovenskej republiky, generálny riaditeľ sekcie vodnej dopravy a civilného letectva Ministerstva dopravy Slovenskej republiky, Ing. Tomáš Kalina, PhD., splnomocnenec vlády Českej republiky pre spoluprácu na hraničných vodách so Slovenskou republikou, Mgr. Lukáš Záruba, vedúci oddelenia vnútrozemskej vodnej dopravy Ministerstva dopravy Českej republiky, Ing. Vojtěch Dabrowski a zástupca sekretariátu Dunajskej komisie, Ing. Peter Čáky. Účastníkom konferencie sa ďalej prihovorili štatutárni kolektívnych členov Slovenského plavebného kongresu, okrem iných Ing. Andrej Kasana, PhD., generálny riaditeľ štátneho podniku



Slávnostné otvorenie konferencie: zľava L. Záruba, R. Havlíček, V. Novák, P. Fošumpaur, T. Kalina, V. Dabrowski



P. Čáky



A. Kasana



L. Glinda



R. Kiss



R. Mráz



O. Luptáková

Vodohospodárska výstavba, š. p., Ing. Ladislav Glinda, generálny riaditeľ štátneho podniku Slovenský vodohospodársky podnik, š. p., a Mgr. Roman Kiss, predseda predstavenstva a generálny riaditeľ akciovej spoločnosti Verejné prístavy, a. s. V neposlednom rade sa účastníkom konferencie prihovorili zástupcovia samosprávy, podpredseda Trnavského samosprávneho kraja, Mgr. Rastislav Mráz, primátorka Mesta Skalica, Mgr. Oľga Luptáková a konferenciu pozdravil tiež primátor Mesta Šamorín Csaba Orosz.

Slávnostné otvorenie konferencie osviežili vystúpením v troch tematických blokoch členovia Folklorneho súboru TECHNIK STU, ktorý prezentovali tance a piesne z vybraných regiónov Slovenska. Slávnostné otvorenie konferencie bolo ukončené občerstvením a neformálnym stretnutím jej účastníkov.

Druhý deň konferencie, dňa 20. septembra 2023, otvoril predseda Slovenského plavebného kongresu, Ing. Vladimír Novák, ktorý po privítaní účastníkov podrobnejšie informoval o dennom programe a odovzdal slovo predsedajúcemu doobedňajších blokov odborných prednášok, doc. Ing. Ludovítovi



Vystúpenie Folklorneho súboru *TECHNIK STU*

Možiešikovi, PhD., z Katedry hydrotechniky Stavebnej fakulty Slovenskej technickej univerzity v Bratislave.



Predsednícky stôl, 20. septembra 2023, zľava: P. Fošumpaur, V. Novák, L. Možiešik



Pohľad do rokovacej sály

Predsedajúci následne účastníkov konferencie previedol jednotlivými prednáškami. V prvej prezentácii, Ing. Vladimír Novák, predseda Slovenského plavebného kongresu poskytol pohľad

na aktuálny stav a perspektívy vodných ciest a plavby v Slovenskej republike. Nasledovala prednáška zástupcu Slovenskej republiky v Dunajskej komisii, Ing. Petra Čákyho, ktorý prezentoval aktivity Dunajskej komisie. V treťom príspevku poskytol Ing. Karol Bakos z Vodohospodárskej výstavby, š. p., informácie o histórii plavebných komôr Stupňa Gabčíkovo a v poslednom, štvrtom príspevku, Ing. Michael Trnka z AQUATIS, a. s., poskytol účastníkom informácie a prezentoval zaujímavosti k modernizácii plavebných komôr Gabčíkovo v rozsahu „čo na exkurzii neuvidíte“.

Druhý blok otvoril prednáškou Ing. Radek Liška, PhD., zo spoločnosti Metrostav, a. s., v ktorej prezentoval skúsenosti a úskalia z realizácie inovácie a modernizácie plavebných komôr Stupňa Gabčíkovo. Nasledovala posledná prezentácia pred obedom, v ktorej doc. Ing. Ludovít Možiešik, PhD. a Ing. Martin Orfánus, PhD., predstavili účastníkom konferencie optimalizačný a simulačný model expertného kontrolného systému plavebnej prevádzky Stupňa Gabčíkovo.



K. Bakos



M. Trnka



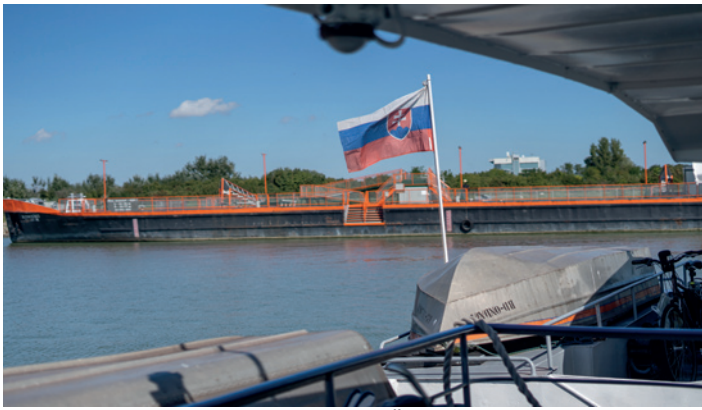
R. Liška

Prebiehajúca inovácia a modernizácia plavebných komôr Stupňa Gabčíkovo sa stala prirodzenou osobitnou témou XXXI. Plavebných dní. Aj preto nasledovala po obede odborná exkurzia na Stupeň Gabčíkovo, osobnými loďami Kriváň a Ondava, ktoré pre tento účel poskytol štátny podnik, Slovenský vodohospodársky podnik, š. p.

Počas vyše dvojhodinovej plavby, ktorej súčasťou bolo preplavenie účastníkov konferencie pravou plavebnou komorou Stupňa Gabčíkovo tak



Nástup na lode Kriváň a Ondava



*Pohľad z lode Ondava pri vyplávaní zo Šamorína*

po prúde, ako aj proti prúdu, si účastníci okrem prehliadky samotného derivačného kanála v úseku Šamorín – Stupeň Gabčíkovo, mohli vypočuť ďalšie dve odborné prednášky. V prvej, Ing. Tomáš Kolařík, šéfredaktor časopisu Vodní cesty a plavba, poskytol zaujímavé informácie o aktuálnych aktivitách a úlohe vodných ciest Dunaj a Dneper vo vojne na Ukrajine. V druhej sa Ing. Róbert Kadnár z odboru vnútrozemskej plavby sekcie vodnej dopravy a civilného letectva Ministerstva dopravy Slovenskej republiky venoval informáciám k znižovaniu emisií vo vodnej doprave a externým nákladom v doprave z pohľadu Slovenskej republiky.



*Plavba Šamorín - Stupeň Gabčíkovo*



*Účastníci konferencie počas prednášok na lodi Kriváň*



*T. Kolařík prezentuje na lodi Kriváň*



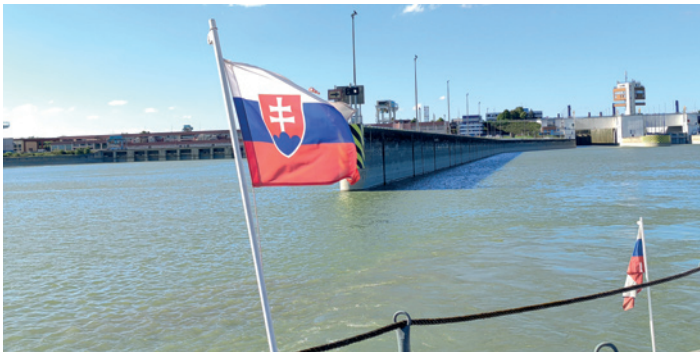
*R. Kadnár prezentuje na lodi Kriváň*



*Preplavenie pravou PK po prúde*



*Lode Kriváň a Ondava v pravej PK Gabčíkovo*



Stupeň Gabčíkovo z dolnej hladiny



Vplávanie do pravej PK proti prúdu



Pravá PK - zatváranie dolných vrát

Po vystúpení z osobných lodí Kriváň a Ondava sa účastníci konferencie zhromaždili na ľavej plavebnej komore, kde si pozreli jej čiastočné skúšobné napúšťanie.



Ľavá PK – 1. netradičné skúšobné napúšťanie pred kolaudáciou

Nasledoval presun na terasu nového informačného centra Vodohospodárskej výstavby, š. p., ktorého odborní zamestnanci poskytli účastníkom konferencie po rozdelení do piatich skupín odborný výklad v cca 25 minútových blokoch.



Účastníci konferencie na terase infocentra

Každá skupina absolvovala odborný výklad postupne na piatich stanovištiach. V samotnom infocentre zabezpečili odborný výklad Ing. Kover a Ing. Koverová, vo vodnej elektrárni Ing. Ilka a Ing. Gaál za pomoci Ing. Bakosa, na hornom zhlaví ľavej plavebnej komory Ing. Švecová, na dolnom zhlaví ľavej plavebnej komory Ing. Takáčová, všetci z Vodohospodárskej výstavby, š. p., a nakoniec v samotnom veľine plavebných komôr Stupňa Gabčíkovo, Ing. Švec zo Slovenského vodohospodárskeho podniku, š. p.



Účastníci konferencie v infocentre



Účastníci konferencie sa presúvajú z horného na dolné zhlavie ľavej plavebnej komory



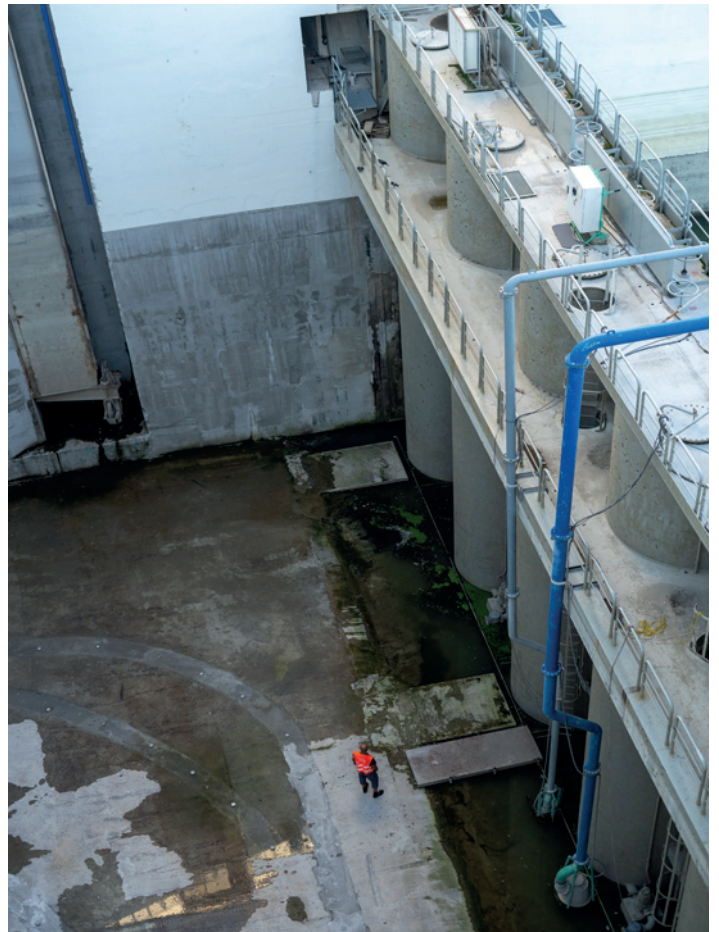
Účastníci konferencie pri vodnej elektrárni, zľava: E. Pekníková a L. Gáll



Prezentácia na dolnom zhlaví ľavej plavebnej komory, zľava M. Takáčová a L. Záruba



Účastníci konferencie na hornom zhlaví ľavej plavebnej komory



Naplavované provízorne hradenie dolných vrát ľavej plavebnej komory





Vyklad A. Šveca vo velíne plavby Stupňa Gabčíkovo



Účastníci konferencie vo velíne plavby Stupňa Gabčíkovo



Pohľad na plavebné komory Stupňa Gabčíkovo z velína plavby



Atmosféra zo slávnostného večera konferencie

Pre úplnosť je k exkurzii potrebné uviesť, že na výraznú modernizáciu plavebných komôr Vodohospodárska výstavba, š. p., požiadala v roku 2016 Európsku komisiu zastúpenú Európskou agentúrou pre klímu, infraštruktúru a životné prostredie CINEA o grant z finančného nástroja na prepájanie Európy CEF vo výške 144 665 000 eur. Príjemcom grantu je Ministerstvo dopravy Slovenskej republiky a Vodohospodárska výstavba, š. p., je implementačným subjektom. V novembri 2016 bola podpísaná Dohoda o grante s Európskou komisiou a z neho je projekt financovaný vo výške 85%, čo je 122.965.250 eur a zvyšných 15%, čo je 21.699.750 eur, financuje Vodohospodárska výstavba, š. p. z vlastných zdrojov. Hlavným zhotoviteľom stavby je Metrostav, a. s., a ukončenie realizácie projektu je plánované na december 2023. Konferencia XXXI. Plavebné dni bolo vhodnou platformou aj na pripomenutie dôležitosti vodného diela Gabčíkovo, ale aj štátnych podnikov Vodohospodárska výstavba, š. p., ktorý vykonáva nad vodným dielom okrem iného technicko-bezpečnostný dohľad a Slovenský vodohospodársky podnik, š. p., ktorý okrem iného zabezpečuje prevádzku plavby cez plavebné komory Stupňa Gabčíkovo.



Začiatok posledného dňa konferencie, rokovacia sála, 21. septembra 2023

Závěrečný, tretí deň konferencie, dňa 21. septembra 2023 otvoril predseda Slovenského plavebného kongresu, Ing. Vladimír Novák, ktorý stručne zhrnul druhý rokovací deň, informoval účastníkov konferencie o predpokladanom dennom programe a odovzdal slovo predsedajúcemu, Ing. Michaelovi Trnkovi z AQUATIS, a. s., ktorý následne účastníkov konferencie predstavil jednotlivými prednáškami.



Prezentácia P. Fošumpaur



Prezentácia P. Jiříneč



Prezentácia R. Beták

V prvej prednáške prvého bloku doc. Dr. Ing. Pavel Fošumpaur, predseda Českého plavebního a vodocestného sdružení a zástupca vedúceho Katedry hydrotechniky Fakulty Stavební Českého vysokého učení technického prezentoval výskum optimalizácie plavebných podmienok Plavebnej komory Bělov. Nasledovala prezentácia „Štúdia pohybu sedimentov a morfológických zmien na 2D numerickom modeli pre zlepšenie plavebných podmienok vo vjazde do prístavu Slubice na Odre“ kolektívu DHI, a. s., Ing. Evy Ingeduldovej, Ing. Petra Jiříneč a MSc. Agaty Majerczyk, PhD. V ďalšej prezentácii Antoni



Prezentácia A. G. Baca

Gabriel Baca a Rastislav Beták predstavili aktivity spoločnosti River Advice patriacej pod skupinu UNITED RIVERS. V poslednej prezentácii pred prestávkou, Ing. Mgr. Marek Benček poukázal na nedostatky v praxi, resp. praktické otázky týkajúce sa prevádzky plávajúcich zariadení.



Prezentácia M. Benček



Prezentácia D. Fanta

V poslednom bloku odborných prezentácií zástupcovia Štátnej plavebnej správy, Mgr. Tomáš Stanovský a Ing. Dalibor Fanta, poskytli informácie k elektronickým plavebným mapám IENC v systémoch RIS a GIS. Nasledovala prezentácia Ing. Petra Žitňanského z IstroAiS s.r.o, o aktuálnych informáciách týkajúcich sa rozvoja koridorových riečnych informačných služieb, ako aj k inteligentných bój a plavebných znakov a ich využitia na európskych vodných cestách. Blok odborných prezentácií zakončil príspevok Ing. Jozefa Hlavatého, vedúceho oddelenia výstavby a životného prostredia mesta Skalica, ktorý prezentoval aktuálny stav prípravy a realizácie prístavu Skalica na Baťovom kanáli. Po ukončení prezentácií nasledovala diskusia, na konci ktorej



Prezentácia P. Žitňanský



Prezentácia J. Hlavatý

predseda Slovenského plavebného kongresu a predseda Českého plavebního a vodocestného sdružení predložili účastníkom návrhy záverov z konferencie, ktoré po prerokovaní a zapracovaní návrhov na ich zmeny a doplnenia účastníci konferencie prijali tak, ako sú zverejnené nižšie.

Po vyčerpaní programu predseda Slovenského plavebného kongresu, Ing. Vladimír Novák v stručnosti zhodnotil priebeh XXXI. Plavebných dní 2023, poďakoval prítomným za ich osobnú účasť a odovzdal slovo predsedovi Českého plavebního a vodocestného sdružení, doc. Dr. Ing. Pavlovi Fošumpauovi. Ten poďakoval organizátorovi konferencie, Slovenskému plavebnému kongresu za jej kvalitnú prípravu, hladký a nerušený priebeh a pozval prítomných na nasledujúce, XXXII. Plavebné dni



Predseda SPK, V. Novák



Predseda CPVS, P. Fošumpaur

2025, ktoré sa uskutočnia v Českej republike, pričom miesto uskutočnenia bude oznámené dodatočne. Na úplný záver predseda Slovenského plavebného kongresu prehlásil XXXI. Plavebné dni 2023 za oficiálne ukončené, pozval účastníkov na spoločný obed a zažalal im šťastný návrat do ich domovov.

Ako bolo uvedené vyššie, na základe príspevkov v zborníku, prezentácií a odborných diskusií, účastníci konferencie prijali nasledovné závery a odporúčania pre postup orgánov a organizácií kompetentných v oblasti vodnej dopravy a jej príslušnej infraštruktúry Slovenskej republiky a Českej republiky:

**Odporúčame** aktívne propagovať rozvoj vodných ciest a plavby, a efektívne objasňovať ich význam smerom k širokej verejnosti.

**Odporúčame** urýchlené schválenie Koncepcie vodnej dopravy v Českej republike, vrátane Plavebných stupňov Děčín a Pře-louč II.

**Odporúčame** znovuzriadiť inštitúciu, ktorá by plnila úlohy spojené s prípravou a realizáciou investícií v oblasti infraštruktúry vodných ciest v Slovenskej republike. Do jej zriadenia odporúčame posilniť inštitucionálne zložky Ministerstva dopravy Slovenskej republiky pre oblasť rozvoja a modernizácie vodných ciest a ich súčastí.

**Odporúčame** neodkladne pristúpiť k otvoreniu výziev Programu Slovensko 2021-2027, týkajúcich sa technických štúdií, štúdií uskutočniteľnosti a projektovej dokumentácie najmä pre dobudovanie vážskej vodnej cesty, ktorá je zaradená do základnej siete TEN-T.

**Podporujeme**, z dôvodu pretrvávajúcich problémov, ktoré neriešené usporiadanie majetkovoprávných vzťahov spôsobuje: **finalizáciu** aktualizácie zoznamu majetku a zoznamu pozemkov Českej republiky a Slovenskej republiky oboch správcov vodných tokov vedených na území druhého štátu a

**skoordinovanie**, v oboch štátoch, predloženia na rokovania vlády Českej republiky a na rokovanie vlády Slovenskej republiky materiálu s návrhom na usporiadanie majetkovoprávných vzťahov medzi Českou republikou a Slovenskou republikou, pripraveného Ministerstvom životného prostredia Slovenskej republiky v súčinnosti s Ministerstvom vnútra Slovenskej republiky na slovenskej strane a Ministerstvom životného prostredia Českej republiky v súčinnosti s Ministerstvom vnútra Českej republiky na českej strane.

**Odporúčame** posilniť pozíciu infraštruktúry vodnej dopravy v príslušnej legislatíve tak, aby boli striktnejšie precizované požadované parametre plavebnej dráhy vodných ciest a plavebných objektov na Slovensku, v súlade s odporúčaniami Dunajskej komisie.

**Odporúčame**, aby v prípravných prácach na zlepšenie podmienok plavby na úseku Dunaja nad Bratislavou boli posúdené a vyhodnotené všetky varianty, ktoré pozná teória a prax úprav vodných tokov pre plavbu, vrátane variantov so vzduťm.

**Odporúčame** zriadiť zdroj financovania pre rozvoj rekreačnej a športovej plavby v Slovenskej republike s nastavením podmienok a kritérií, umožňujúcich čerpať finančné prostriedky pre predmetné rozvojové aktivity aj mestami a obcami a nimi zriadenými účelovými inštitúciami, ako aj podnikateľskými subjektmi.

**Odporúčame** založenie a podporu duálneho vzdelávania budúcich kapacít pre vodnú dopravu v Slovenskej republike, za priamej podpory a účasti Ministerstva dopravy Slovenskej republiky, Ministerstva školstva Slovenskej republiky a Dopravného úradu.

**Odporúčame** podporiť vytvorenie centra technickej podpory pre vodnú dopravu.

**Odporúčame** prehodnotiť zrušenie územnej rezervy pre vodný koridor Dunaj-Odra-Labe, nakoľko toto rozhodnutie zabraňuje realizácii kedykoľvek v budúcnosti, pritom technická uskutočniteľnosť a ekonomická efektívnosť bola podrobne kladne zhodnotená štúdiou uskutočniteľnosti.

Prijaté účastníkmi konferencie s medzinárodnou účasťou XXXI. Plavebné dni 2023, v Šamoríne dňa 21.9.2023

# Vodní dílo Gabčíkovo je fascinující stavba. Dnes by ji asi už nepostavili

Ing. Radek Liška, Ph.D. – Divize 8, Metrostav a.s.

**METROSTAV**

Divize 8 společnosti Metrostav finalizuje kompletní obnovu obou plavebních komor Vodního díla Gabčíkovo.

*"Dokončení prací v horizontu tří let je realizovatelné, pokud vše bude dobře připraveno a všichni účastníci výstavby budou táhnout za jeden provaz,"* tvrdil při spuštění stavebních prací Radek Liška, který projekt vede od jeho začátku. Zeptali jsme se, jakým překážkám a výzvám čelili pracovníci společnosti Metrostav na této neobyčejné zakázce.

## Jaké činnosti aktuálně probíhají na vodním díle?

V současné době jsme již ukončili dvě fáze přebíracích zkoušek ze tří v smyslu smlouvy. To znamená, že jsme již ve fází zkušebního provozu.

## Proč došlo k prodloužení předání díla oproti původnímu termínu?

První zpoždění nastalo na pravé komoře z důvodu nepředvídatelných fyzických podmínek zjištěných na původní konstrukci horních vrat. Podrobným průzkumem konstrukcí levé komory jsme dodatečně odhalili významné statické poruchy, které ohrožovaly bezpečnost celé stavby. Jejich odstranění bylo hlavním důvodem pro opožděné předání celého díla. K přebíracím zkouškám jsme mohli přistoupit až po jejich odstranění.

## Co všechno zahrnovala kompletní obnova vodního díla?

Projekt zahrnoval postupnou kompletní modernizaci techno-

logických částí obou plavebních komor – výměnu horních a dolních vrat, klapky, konstrukcí v plnicích a prázdnících systémech, dynamické ochrany horních a dolních ohlaví plavebních komor, hydraulických systémů, motorické instalace a řídicího. Sanací prošly také betonové části díla včetně dilatačních a pracovních spár.

## Jaké byly největší výzvy, kterým jste čelili během stavebních prací?

Rekonstrukce s sebou často nesou nepředvídatelné problémy. I chod prací na Gabčíkově provázely téměř od začátku komplikace. Ať už šlo o překážky způsobené pandemií, skokovitý nárůst cen stavebních materiálů či problémy vyplývající z války na Ukrajině. Pro pandemii a uzavření hranic jsme se dostali do měsíčního časového skluzu.

## Co bylo největší komplikací z hlediska stavební technologie?

Při návrhu původních komor se nepočítalo s tím, že v budoucnu budou muset projít významnou obnovou. S tím souvisela logistická omezení při konstrukci regulačních uzávěrů v kanálech, která jsou umístěna přibližně 36 m pod úroveň terénu. Ze stejného důvodu byla náročná i sanace statické poruchy výtokových kanálů levé plavební komory, kterou nebylo možné zrealizovat, pokud bychom se na začátku s investorem nedohodli, že do dna komory provedeme montážní otvory. Sa-



Zahrazené dolní ohlaví odpadního kanálu



Realizace ocelových kotev hloubky až 9 m k sepnutí poškozených železobetonových konstrukcí



Rušení suchého doku - velkého provizorního hrzení šířky 34 m před zahájením mokřých zkoušek



Zatápění komory pomocí šoupátek DN600

motné práce v kanálovém systému probíhaly v neobyčejně stísněných podmínkách s trvalou vodní hladinou (do 150 mm) a byly pro všechny profese velmi náročné. V neposlední řadě bych ještě zmínil demontáž a montáž dolních vrat pod mostovkou, které vyžadovaly specifické pracovní postupy, s nimiž se kolegové z divize 3 výborně popasovali.

#### Který moment na stavbě vás potěšil nejvíc?

Radost mně i celému týmu dělala levá plavební komora. Podařilo se nám zužitkovat zkušenosti, které jsme získali k obnově pravé komory. Práce postupovaly rychle a plynule na sebe navazovaly. Jelikož se netvořily zbytečné prostoje, měli jsme časovou rezervu pro případ neočekávaných komplikací. Atmosféra na stavbě je veselejší, jak se blížíme ke konci.

#### Čím je tato stavba pro vás výjimečná?

Je to fascinující stavba. Plavební komory patří k nejunikátnějším na světě v kombinaci všech parametrů, půdorysem, výškovým rozdílem hladin, rychlostí proudění v hydraulickém systému plnění a prázdnění. Říční lodím umožňují překonat výškový rozdíl 16 až 23,3 m za cca 15 min. Nemyslím si, že by se ji dnes někdo ujal stavět v takových rozměrech. Už jen z hlediska potřebných stavebních kapacit.

#### Koordinace prací na tak velké stavbě dala určitě zabrat. Kolik lidí zde pracovalo najednou?

Při obnově pravé plavební komory jsme v jeden den napočítali téměř 500 lidí. Práce na tak rozsáhlé stavbě vyžadovala vysokou úroveň organizace. V tomto směru poskytuje výhodu velikost díla, díky čemuž mohly práce probíhat souběžně, aniž by se profese navzájem omezovaly. Koordinace profesí a jednotlivých fází byla i přes tuto výhodu složitá.

*Převzato z časopisu Inženýrské stavby*



**Spolufinancovaný Evropskou unií z  
Nástroja na prepájanie Európy**



**UPGRADE  
OF GABČÍKOVO  
LOCKS**



**Vodohospodárska  
výstavba**

## Nový portál EuRIS přináší informace o splavnosti vodních cest celé Evropy

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



Spuštěním nového webového portálu [www.eurisportal.eu](http://www.eurisportal.eu) na podzim roku 2022 nastala převratná změna v dostupnosti širokého spektra informací o plavebních podmínkách i plavebním provozu v Evropě: Poprvé jsou oficiální informace o splavnosti 17 000 km evropských vnitrozemských vodních cest 13 států Evropy k dispozici na jediném místě v 11 jazycích, včetně češtiny. Nedílnou součástí jsou aktuální informace i o 315 km vodních cest České republiky, konkrétně o Labi a Vltavě, užívané pro velkou plavbu v rámci sítě TEN-T. Rejdaři i vůdci plavidel již nemusí procházet řadu různých webových stránek, ale vše najdou na jediném místě. Najdou zde také aktuální polohu svých plavidel napříč Evropou a řadu dalších služeb. Na zavádění moderních standardizovaných digitálních služeb se aktivně podílela Česká republika prostřednictvím Ministerstva dopravy, realizační organizace Ředitelství vodních cest ČR a správce Říčních informačních služeb Státní plavební správy.

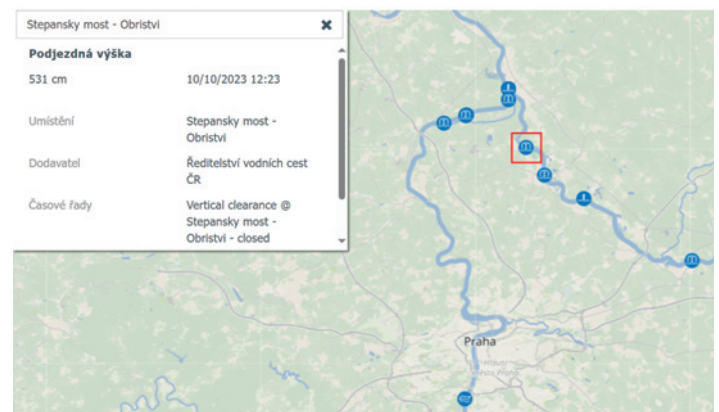


Síť vodních cest Evropy dostupných na portále [www.eurisportal.eu](http://www.eurisportal.eu)

V rámci projektu RIS COMEX se 13 státům Evropy společně podařilo zavést jednotný dopravní portál, kde bez ohledu na státní hranice najdete veškeré důležité informace pro plavbu po vnitrozemských vodních cestách označované jako Říční informační služby. Jejich standardizace v EU začala již v roce 2005, nicméně teprve projektem RIS COMEX, jehož realizace byla zahájena v roce 2017, se podařilo dosud samostatné národní informační systémy jednotlivých států propojit, a veškeré informace zpřístupnit veřejnosti na jediném webovém portálu [www.eurisportal.eu](http://www.eurisportal.eu). Česká republika poskytuje data o 315 km

splavného Labe od státní hranice s Německem po Přelouč a Vltavy od Mělníka po Slapy.

Základem je souvislá digitální mapa propojených vodních cest Evropy, s veškerými důležitými objekty pro plavbu od plavebních komor přes mosty až po terminály.



Mapa s jednotlivými vodočty a měřením aktuální podjezdné výšky pod mosty



Historie čtení na vodočtu včetně zajištěného vodního stavu a předpovědi

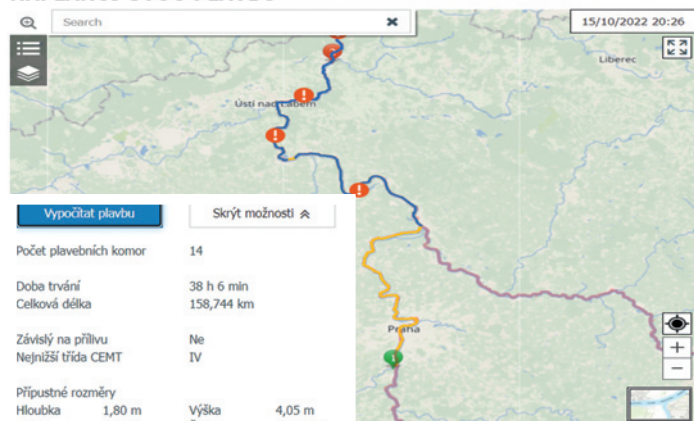
Při organizaci plavby jsou nicméně rozhodující aktuální vodní stavy. Nyní najdete aktuální údaje ze 1 398 vodočtů, včetně všech 5 českých řídicích vodočtů na Labi a Vltavě (úsek pro „velkou“ plavbu), na jediném webovém stránce. Také je publikována aktuální podjezdná výška pod 108 mosty z celé Evropy, přičemž z českého úseku Labe a Vltavy je to 8 mostů (na Labi

ohlaví malé plavební komory Střekov, Obříství, Neratovice, Čelákovice, na Vltavě pohyblivé mosty Hořín, 2x Lužec a Vraňany). Každý si může podle vlastních potřeb objednat rozesílání notifikací o vodních stavech (překročení nebo podkročení určité hodnoty) na svůj e-mail, které mohou být rozhodující pro bezpečný provoz, správné naplánování přepravy i pro zabezpečení před povodněmi. Informace o omezeních plavebního provozu jsou vydávány pomocí standardizovaných „zpráv vůdcům plavidel“ automaticky překládaných do všech jazyků. V České republice jsou automaticky vydávány zprávy o skutečných využitelných ponorech na regulovaném Labi pod Ústím nad Labem i o omezení ponorů či jiných rozměrů na dalších úsecích vodních cest. U 2870 plavebních komor najdete nejen jejich rozměry, ale také nezbytné kontakty na obsluhu, provozní dobu, a dokonce i automaticky počítaný průměrný čas proplutí z AIS dat skutečně proplavených lodí. Pro plavbu jsou jistě vhodné i informace o 3 800 terminálech a více než 11 000 vývazištích. Veškeré oficiální celoevropské informace jsou přitom nově dostupné i v češtině, bez ohledu, zda se jedná o informace o objektech v České republice nebo jinde v Evropě.

Unikátním nástrojem je plánovač plaveb, který napříč celou Evropou umožní naplánovat průběh plavby včetně průměrné doby plavby, provozních dob, a kontaktů na plavební komory a pohyblivé mosty, a zohlednit přitom i aktuální plavební podmínky i oficiálně vydaná omezení.

Tyto služby jsou volně k dispozici na webových stránkách portálu EuRIS, pouze pro zaslání notifikací o vodních stavech je nezbytná registrace. Tuto registraci si může provést zdarma kdokoli. Portál EuRIS byl jako zdroj veřejných informací od počátku koncipován v podobě otevřeného zdroje dat poskytova-

## NAPLÁNUJ SVOU PLAVBU



Výstupy plánovače plavby

## NAHLÁSIT PLAVBU

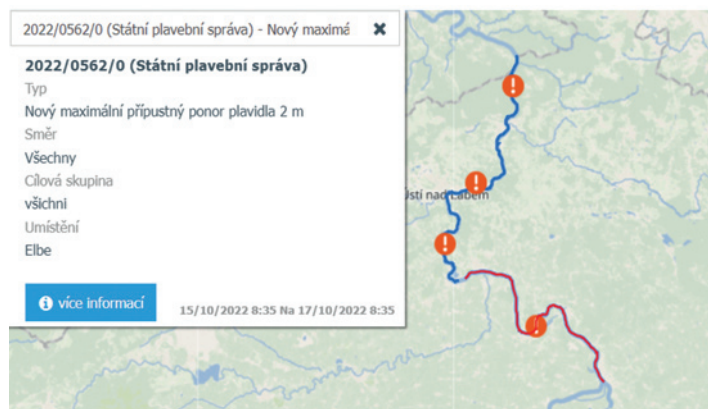
Nahlásit do CEERIS

### Departure from Berth n. 1 (Radotin Harbour)

Destination	Departure Time	Arrival Time
Praha-Modrany	15/10/2022 18:55	15/10/2022 19:09
Praha-Smíchov	15/10/2022 20:00	15/10/2022 20:15
Praha-Stanice	15/10/2022 20:34	15/10/2022 20:44
Praha-Podbaba	15/10/2022 21:35	15/10/2022 21:46

ných státními orgány i pro jiné, např. komerční aplikace. Nabízí tzv. API rozhraní pro strojové čtení veškerých dat, zobrazených konvenčně na webu. Programátoři různých softwarů logistických aplikací, aplikací pro rekreační plavbu apod., mohou tímto způsobem integrovat automatické načítání dat

o splavnosti z celé Evropy z jediného zdroje. Pro národní správce RIS v jednotlivých státech se zároveň zjednodušuje situace, kdy nemusí udržovat a zabezpečovat tato rozhraní sami, ale službu zajistí centrální rozhraní.



### ZPRÁVA:INSPEKCE

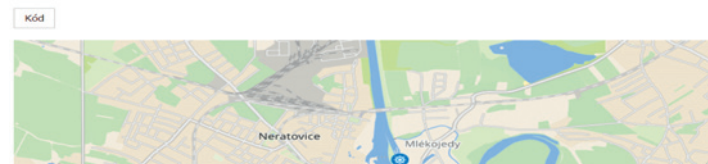
Zpráva o plavební dráze, vyřazení Středisko RIS dne 05.09.2022 (UTC+2), 18:13

Platné od 12.09.2022 (UTC+2) do 07.11.2022 (UTC+1)

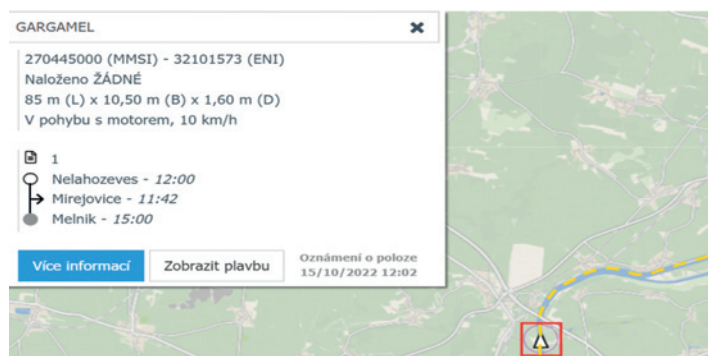
Pro plavební komoru Lobkovice, km 850,3 (Střední Labe) je platné od 12.09.2022 (UTC+2) 00:00 hodin do 07.11.2022 (UTC+1) 23:59 hodin následující omezení: uzávěra

Internet: <https://plavebnisud.cz/predpisy/predpisy.php?typ=oop&id=871>  
OOP 110/2022

Zdroj: FTM/CZ/Státní plavební správa/2022/0483/0



Aktuální omezení plavebního provozu



## AKTUÁLNÍ PROVOZNÍ SITUACE



Zobrazení polohy vlastních plavidel jednoho provozovatele, identifikace ostatních plavidel je anonymizována. Pokud je nahlášena plavba pomocí CEERIS, tak provozovatel plavidla má k dispozici i skutečný čas proplavení plavební komorou

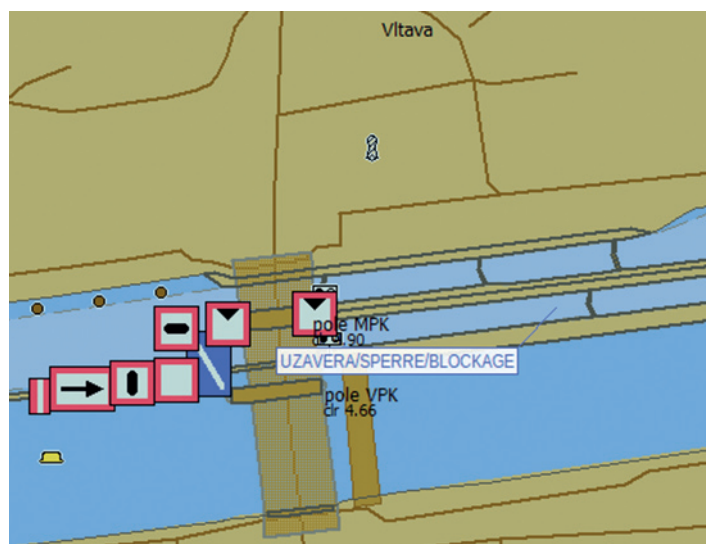
Pro provozovatele plavidel jsou poprvé na jediném místě z oficiálních zdrojů jednotlivých států k dispozici aktuální polohy plavidel, vysílané pomocí technologie AIS, i když jedna loď je na Vltavě a druhá například v Nizozemí. Důsledně jsou dodržovány principy ochrany obchodních dat, takže u plavidel jiných provozovatelů není možná jejich identifikace, jsou zobrazeny pouze jejich základní rozměry. Jako nová digitální služba se zákazníkům vodní dopravy nabízí, aby jim provozovatel plavidla mohl zpřístupnit informaci, kde se právě jejich náklad nachází. Pro využívání této služby je nutná registrace uživatele jménem jednotlivých provozovatelů plavidel. Při registraci na portálu EuRIS je tak třeba doložit, že uživatel, žádající o přístup k datům o plavidle, je opravdu provozovatel tohoto plavidla. Specifikem České republiky je ještě potřeba podání samostatné žádosti na Státní plavební správu o zpřístupnění dat z RIS, kterou vyžaduje česká legislativa.

Technologie AIS (Automatický identifikační systém) je už téměř 10 let běžnou součástí provozu na vodních cestách také v České republice. Každé plavidlo jiné než malé, plující na síti TEN-T, musí být vybaveno tzv. transpondérem AIS. Tato původem námořní technologie využívá dvou frekvencí, vyčleněných

pro lodní radiofonii VHF AIS 1 (161,975 MHz) a AIS 2 (162,025 MHz), na kterých lodě vysílají do svého okolí digitální zprávy o své poloze, poznávacích znacích plavidel, svých rozměrech a řadu dalších. Pokud loď pluje, tak svou polohu vysílá každé 2 sekundy, při stání pak každé 3 minuty. Informace o lodích v dosahu vysílání těchto transpondérů se zobrazují jak na okolních lodích, tak je rovněž zachycuje pobřežní síť vysílačů – základnových stanic. V současnosti již pokrývají prakticky celou síť TEN-T v Evropě, a zachycené informace z lodí tak předávají na servery správců RIS a následně na portál EuRIS. Pro představu: tento portál zpracovává přibližně 1 000 zpráv za sekundu, nejvíce je přirozeně z Nizozemí a z Německa, z České republiky pak chodí přibližně 2-3 zprávy za sekundu. V rámci projektu RIS COMEX bylo dokončeno pokrytí vodních cest Labe a Vltavy po Třebeňce celkem 4 základními a 1 vykrývací stanicí pobřežní základnovou stanicí, které jsou umístěny na vybraných vysokých vysílačích (Buková Hora, Lovoš, Strahov, Bedřichov), aby jejich dosah byl co nejméně ovlivněn morfologií terénu.

Moderní Říční informační služby nejsou jen o webových stránkách a službách pro provozovatele plavidel a logistiku, ale nedílnou součástí jsou digitální palubní systémy v kormidelnách. Aktuálním trendem je zpřístupnit veškeré potřebné informace na monitoru před očima vůdce plavidla. V České republice byla, obdobně jako například v Německu, zavedena povinnost pro plavidla jiná než malá užívat kromě transpondéru AIS během plavby také zobrazovač elektronické plavební mapy Inland ECDIS propojený s AIS. Tyto systémy na jednom podkladu elektronické plavební mapy zobrazují nejen vodní cestu, ale také polohu, jméno a další parametry jiných plavidel vysílané pomocí AIS, které mnohdy vůdce plavidla nemůže vidět, protože jsou za obloukem řeky. Tento obraz je možné spojit s radarem, což vůdce plavidla ocení za špatné viditelnosti. Technologie byly postupně vůdci plavidel přijímány s nedůvěrou, ale dnes si již řada vůdců plavidel nedokáže představit bez zapnutého AIS a mapy plout.

Informacemi o poloze plavidel možnosti distribuce informací pomocí AIS zdaleka nekončí. V rámci projektu RIS COMEX se na Labi a Vltavě, obdobně jako na Dunaji, podařilo pilotně zavést rozesílání a zobrazování také dalších důležitých informací, jako jsou omezení v plavební dráze, uzavřené plavební komory, aktuální vodní stavy, podjezdové výšky pod mosty, a dokonce i signalizace na pohyblivých mostech pomocí technologie AIS, jež funguje spolehlivě nezávisle na mobilním pokrytí internetem.

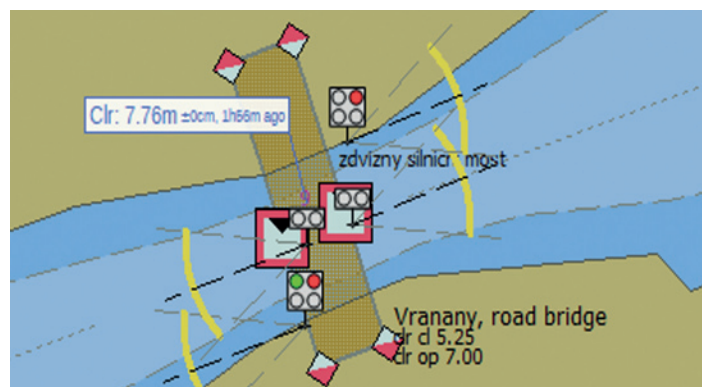


Pomocí AIS je vůdci plavidla zobrazena na elektronické plavební mapě uzavěra v tomto případě velké plavební komory Praha – Štvanice

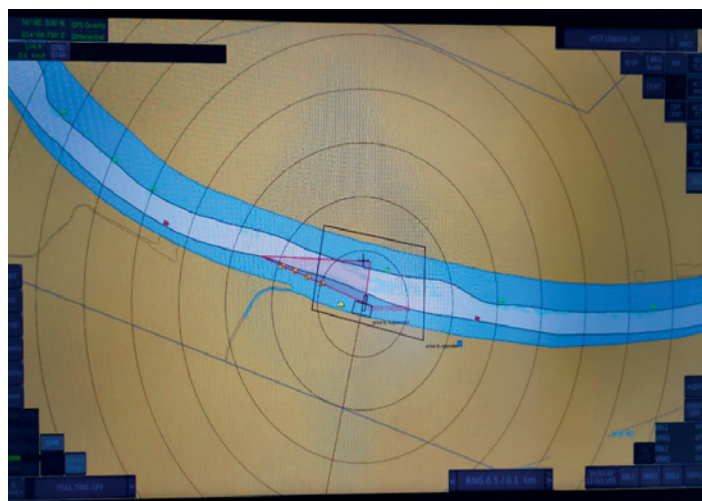
Portál EuRIS nyní navíc přináší ke stažení zdarma elektronické mapy Inland ECDIS celé Evropy.

Standardizace Říčních informačních služeb a jejich technologií v měřítku EU běží již od roku 2005, kdy byla vydána směrnice Evropského parlamentu a Rady 2005/44/ES

o harmonizovaných Říčních informačních službách na vnitrozemských vodních cestách ve Společenství. Navázala tak na přechodí standardizační práce vedené PIANC a Centrální komisí pro plavbu na Rýně. Převzetím námořních technologií AIS a mapy ECDIS, nezbytných pro kompatibilitu v oblastech se smíšeným provozem, a rozpracováním dalších technologií zpráv vůdcům plavidel NtS a elektronického hlášení ERI se podařilo dosáhnout výsledku, že mobilní palubní technologie jsou plně kompatibilní napříč Evropou. Podstatně složitější situace nastala u uživatelských rozhraní jednotlivých států, která každý zabezpečoval individuálně, a i přes zmíněnou pokročilou standardizaci se nepodařilo dosáhnout jejich kvalitního propojení. I nadále tak bylo třeba informace vyhledávat nebo stahovat z rozdílných rozhraní každého národního správce RIS.



Aktuální podjezdová výška se pomocí AIS zobrazuje přímo vůdci plavidla na elektronické plavební mapě. U pohyblivých mostů na kanále Vraňany – Hořín je vůdci plavidla na mapě zobrazována i aktuální signalizace



Elektronická plavební mapa se zobrazováním polohy lodí pomocí AIS na palubě kyvadlového přívozu

Projekt RIS COMEX vše změnil, protože 13 států se dokázalo dohodnout na řešení, kdy bude zaveden jediný centralizovaný portál, do kterého budou jednotlivé státy dodávat svá národní data. Velmi racionálním řešením bylo využít nedávno vyvinutý systém VisuRIS pro Belgii (Flandry), který organizace De Vlaamse Waterweg (správce vodních cest v regionu Flander Belgie) poskytla pro celoevropské využití. Velký objem práce znamenal upravit a rozšířit systém tak, aby co nejvíce vyhovoval podmínkám různých vodních cest Evropy a jednotlivých správců RIS. Ještě náročnější bylo propojit jednotlivá zdánlivě standardizovaná data navzájem, protože každý stát si v detailu implementaci standardů uskutečnil drobně odlišně. Praktické zavedení souvisle propojené digitální sítě vodních cest, podél níž plynule funguje plánování, zobrazování aktuálních plavebních informací i jednotná identifikace objektů, bylo větší výzvou, než se očekávalo. Z celkových 7 let trvání projektu si téměř polovinu doby vyžádalo hledání společného řešení, na kterém bude shoda, a také pečlivá definice jednotlivých služeb. Je



třeba zdůraznit velké úsilí pracovníků Ředitelství vodních cest ČR a Státní plavební správy, kteří byli i při omezené personální kapacitě aktivně zapojeni do opravdu mezinárodní spolupráce, a díky tomu výsledné řešení portálu EuRIS, včetně dat jím poskytovaných, počítá s vodními cestami České republiky jako s nedílnou součástí propojené evropské sítě.

Kromě podílu na zavádění společného portálu EuRIS včetně kompletního prostředí v češtině bylo v České republice nutné provést celkovou modernizaci technologií pro zpracovávání elektronických plavebních map, sestavování zpráv vůdcům plavidel i technologie AIS, které jsou zdrojem dat právě pro EuRIS. Také byly instalovány další pobřežní vysílače AIS, připojeny další senzory na vodních cestách a zavedena jednotná vnitřní sběrnice dat poskytovaných i na portál EuRIS, včetně nového hardwarového řešení. Několik služebních plavidel bylo vybaveno novou palubní technologií, dva kyvadlové přívozy na Labi (Dolní Žleb a Velké Březno) zařízením AIS, a zavedeny byly i některé další technologie.

Aktuálně je na středisku RIS v Děčíně uváděn do provozu také tzv. systém CAS pro podporu poskytování informací o havarijních situacích. Digitální cestou jdou přímo z jednotlivých operačních středisek hasičů informace o probíhajících zásazích, které mohou ovlivnit plavební provoz. Během následujících několika týdnů se již vůdci plavidel setkají s hlášením o havarijních situacích na kanále 80 lodní radiofonie, dále plavební mapy pomocí AIS na monitoru v kormidelně, i zprávy vůdcům plavidel rozesílaných e-mailem, a to jen s minimálním zpožděním poté, co hasiči začnou událost řešit. Jakmile Český hydrometeorologický ústav vydá svou cestou meteorologickou výstrahu, která může ovlivnit i plavební provoz, vůdci i provozatelé plavidel se toto varování dozví také pomocí automaticky zpracovaných zpráv vůdcům plavidel.

Součástí projektu RIS COMEX bylo zároveň zavedení centralizovaného rozhraní pro elektronická hlášení plaveb napříč Evropou. Nově byl implementován tzv. portál CEERIS, přímo propojený s EuRIS, který umožňuje elektronicky hlásit plavby na Dunaji od Rakouska po Rumunsko a Maďarsko, opět nezávisle na použitém jazyku. Zatím se nepodařilo uskutečnit jeho propojení se západní částí Evropy, kde zejména v oblasti Rýna vládne elektronické hlášení pomocí BICS. Česká republika se aktivně podílela na vývoji portálu CEERIS, a je zavedeno jeho propojení s tzv. Dispečinkem SPS na středisku RIS Státní plavební správy v Děčíně. Nyní se nicméně ještě řeší kompatibilita právě se systémem BICS. Věříme, že v blízké době se podaří propojení vyřešit a povinná hlášení plaveb v České republice bude možné uskutečnit také elektronickou cestou z portálu CEERIS i aplikací BICS, kterou řada provozovatelů působících v Německu a Nizozemí důvěrně zná. Nicméně zatím nebude možné, aby byla z České republiky do zahraničí automaticky poslána zpráva, ale hlášení pomocí aplikace BICS provedete jak pro Českou republiku, tak i pro Německo, dvojnásobným kliknutím.

Projekt RIS COMEX zavedl portál EuRIS i CEERIS, ale řadu naplánovaných služeb se nepodařilo zcela dokončit, a také např. plánovač plavby má řadu příležitostí ke zlepšení. Digitalizace v evropské dopravě postupuje také kupředu, a proto se podařilo, že v červnu 2023 byl Evropskou komisí a agenturou CINEA schválen nový projekt RIS COMEX 2 spolufinancovaný EU, pokračující v rozvíjení technologií RIS až do roku 2027. V tomto projektu budou spolupracovat organizace 12 členských států EU (Rakouska, Belgie, Bulharska, Chorvatska, České republiky, Francie, Německo, Maďarsko, Nizozemí, Polsko, Rumunsko a Slovensko) a Česká republika bude opět zastoupena příjemcem Ministerstvem dopravy a implementačními organizacemi Ředitelstvím vodních cest ČR a Státní plavební správou.

Budoucí aktivity lze rozdělit do 3 hlavních oblastí:

Podíl na rozšiřování společných portálů a služeb, zejména optimalizace portálu EuRIS, rozšířené funkce plánovačů včetně zobrazování více objektů na cestě významných pro plavbu (vývaziště, obratiště, břehové přípojky apod.), a také možné zavedení platformy pro výměnu digitálních dat (obdobně jako je

námořní cloud apod.). Řada uživatelů také očekává portál EuRIS více přizpůsobený pro mobilní telefony. Velkou výzvou je vzájemně propojit a integrovat existující elektronické systémy hlášení vnitrozemské plavby v dalších zemích, kde je cílem podpořit podávání hlášení pouze jednou v rámci vnitrozemské plavby v celé Evropě. Rozpracována bude rovněž integrace s přístavy, která je doposud velmi omezená. Projekt bude také úzce navazovat na iniciativu DTLF/eFTI Evropské komise, a zavede vhodná opatření pro uplatnění stávajících systémů RIS jako certifikované platformy eFTI, a tím podpoří integraci vnitrozemské vodní dopravy do multimodálních řetězců. V neposlední řadě se také bude řešit zavádění dalších služeb pro lepší bezpečnost, možné budoucí uplatnění „smart shipping“, a odstranění papírové a konvenční dokumentace. Celkově se podpoří maximální rozsah digitální komunikace mezi palubou plavidla a vodní cestou.

Rozšíření sítě vodních cest včetně portfolia dat shromažďovaných na národní úrovni. V České republice budou rozšířeny vybrané služby RIS na 148 km Vltavské vodní cesty od Slap do Českých Budějovic, včetně zpřístupnění informací pro plavbu pomocí EuRIS jako jediné společné platformě (rozhraní) pro uživatele vodních cest v EU. Týkat se bude zejména služeb informací o plavební dráze, informací o plavebních objektech, elektronické plavební mapy a služeb zpráv vůdcům plavidel s cílem zlepšení možnosti využití vodních cest a zvýšení efektivity a bezpečnosti vodní dopravy. Také bude pokračovat zpřesnění a rozšíření informací o jednotlivých plavebních objektech, užitečných pro vnitrozemskou plavbu velkých lodí i malých plavidel. Je vhodné zmínit, že v rámci projektu RIS COMEX 2 bude do EuRIS nově zapojeno i Polsko a Švýcarsko, takže tento portál pokryje opravdu kompletní síť vodních cest Evropy.

V České republice budou národní aktivity věnovány také na rozšíření měření aktuálních podjezdových výšek pod mosty na dalších mostech s nízkou podjezdnou výškou, opatření pro modelování meteorologických rizik pro plavbu a další rozvoj nástrojů plánování proplavování plavebními komorami. Zvýšení bezpečnosti plavby pomůže další vývoj a zavádění nástrojů AIS pro distribuci informací o aktuálních situacích v plavební dráze (ASM a AtoN), včetně vývoje tzv. syntetických bójí AtoN vysílajících svou aktuální polohu vhodných pro Labe a Vltavu a rozšíření služeb RIS pro bezpečný provoz přívozů omezujících plavební dráhu.

Závěrem bych rád zdůraznil, že zavádění Říčních informačních služeb a nástrojů na nich postavených je prostředkem, jak udržet vodní dopravu ve hře ve světě moderní logistiky. Je samozřejmé, že aktuální problémy splavnosti českých vodních cest nevyřeší, ale tak jak se stal chytrý mobilní telefon s internetem nedílnou součástí života i na palubě lodě, a jízdu autem si bez navigace na mobilu s aktuální dopravní situací už téměř nedokážeme představit, tak také palubní vybavení musí na tyto trendy reagovat. V řadě případů se přitom nejedná o žádné složité technologie, ale hlavní výzvou je si vzájemně předat již existující informace a sdělit je jednoduchým způsobem těm, kdo je potřebují. Další krize, tentokrát pandemická, ukázala, jak lze fungovat i bez přímých osobních kontaktů, fyzických podpisů papírových dokumentů apod. Nyní je příležitostí dostat do reálného života užívání těchto technologií i v prostředí vnitrozemské plavby.



**Spolufinancováno Nástrojem Evropské unie pro propojení Evropy**



„Za tuto publikaci odpovídá pouze její autor. Evropská unie nenes odpovědnost za jakékoli využití informací v ní obsažených.“

# Život není takový – je úplně jiný (92)

Ing. Josef Podzimek

*Historie je učitelka života.*

Cicero

*Mír se má sjednávat vítězstvím, nikoliv ujednáním.*

Cicero

*Mír, to je svoboda a klid.*

Cicero

Poslední můj citát Vám, milí čtenáři, nejvíc přiblíží, co se poslední dobou ve mně dělo. Co Vám sdělit v našem časopisu, který je hlavně o plovoucí zvonohře Petra Manouška na Vltavě a dalších psaní o Baťově kanále. Uvědomuji si, co se vedle nás děje. Ukrajina, Izrael, Palestina a další a další války. A co naše politika a úsporný balíček. V minulém čísle našeho časopisu jsem popsal 10 stránek. Dnes jsem se rozhodl popsat jednu stránku.

Tedy ne já, ale vrátit se více jak 2068 let a citovat moudrého Marcuse Tulliusa Cicera, který v roce 55 před naším letopočtem vše řekl za nás bez zbytečných slov, na rozdíl od „úsporného balíčku“ naší vlády. V úvodu jsem přidal několik moudrostí tohoto skvělého myslitele z celé řady, doslova ze 163 jeho citátů uveřejněných ve „Velké knize citátů“, která vyšla v roce 1998.

Po přečtení dnešního článku „Nákladní lodě na mělčině“ vás s ním musím seznámit. Je tak neuvěřitelný, že stojí za přečtení, abyste si udělali názor o naší politice. Bez dalšího komentáře.

*Nespravedlivý mír je pořád lepší než spravedlivá válka.*

Cicero

*Vlast je společnou matkou nás všech.*

Cicero

*Nejvíce práce dá, než se rozhodnete pracovat.*

Podzimek

**Rozpočet by měl být vyvážený, státní pokladna by se měla znovu naplnit, veřejný dluh by se měl snížit, arogance úřednictva by se měla zmírnit a být pod dozorem, pomoc cizím zemím by se měla omezit, pokud Řím nemá přijít na mizinu. Lidé se opět musí naučit pracovat namísto toho, aby žili z veřejné podpory.**

**Marcus Tullius Cicero  
v roce 55 před naším letopočtem**

## Ekonomika

MLADÁ FRONTA DNES | pondělí 6. 11. 2023

# Nákladní lodě na mělčině

**Tuzemská loďní doprava strádá. Smlouva o celoročním splavnění Labe z Pardubic do Hamburku se zasekla ve Sněmovně.**

Tomáš Cafourek  
redaktor MF DNES



Bezmála dva roky čeká na projednání ve Sněmovně mezistátní smlouva mezi Českem a Německem, která stanovuje pravidla údržby tuzemské jediné vodní cesty vedoucí k moři. Zatím neúspěšně. Německo, které by se do údržby řeky rádo pustilo, postup české strany nechápe.

Byl to totiž právě český stát, který roky přesvědčoval západního souseda, že má smysl Labe pro přepravu zboží nadále využívat a udržovat jeho přepravní kapacity, například pravidelným odstraňováním sedimentů z říčního dna. Navíc na rozdíl od Česka má spolková republika řadu významnějších říčních tepen, do nichž chtěla investovat.

Připravené projekty na Labi tak nyní stojí. Příkladem je oblast Magdeburku v Sasko-Anhaltsku, kde současná říční správa ukončí úpravy k začátku příštího roku. Zaměstnanec, který měl na starosti ložisko

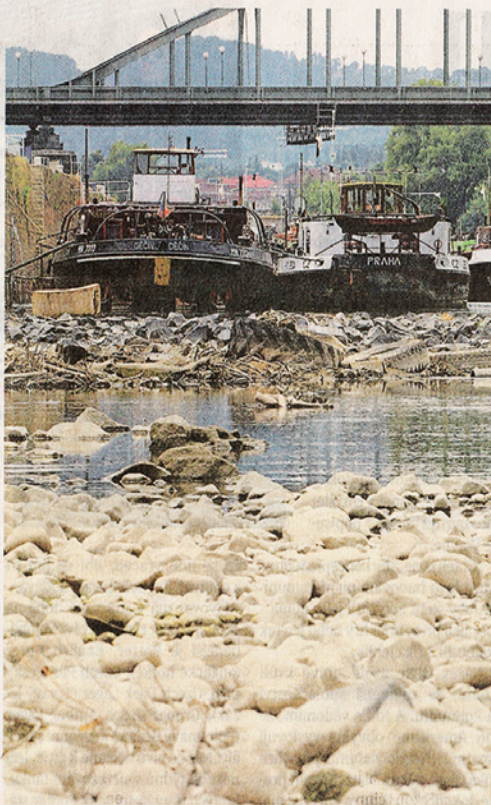
vé průzkumy, odejde do důchodu a německá strana místo něj nikoho přijímat nebude, pokud bude Česko nadále zdržovat kontrasnignaci dávno dohodnuté smlouvy.

Smlouva přitom doputovala do Sněmovny už v prosinci roku 2021. Podle sněmovního elektronického systému je navíc jediná, která se z tohoto období nedostala ani k prvnímu čtení. Například dohoda o letecké dopravě mezi Českem a Rwandskou republikou z letošního února nebo úmluva o kvalifikaci námořníků z dubna už podpis předšedkyně Sněmovny mají.

**Potenciál loďní dopravy roste**

„Já bych i chápal, kdyby se smlouva projednala a koalice ji z nějakých důvodů zamítla. To by alespoň byla jasná odpověď německým partnerům, že máme novou vládu, která se rozhodla jinak,“ uvedl opoziční poslanec a místopředseda hospodářského výboru Martin Kolo- vratník (ANO).

Labe totiž není zdaleka jediná věc, na které se musí Česko v oblasti mezistátní dopravy s Německem dohodnout. A rozhodně není nejdůležitější. V půlce října například podepsali ministr dopravy Martin Kupka a jeho německý protějšek Volker Wissing memorandum upravující podobu vysokorychlostního železničního spojení do Drážďan tunelem pod krušnohorským masivem nebo dohodu o zkapacitnění a elektrizaci trati z Domažlic do



**Na suchu** Hlavně přes léto bývá v posledních letech v Labi u Ústí tak málo vody, že lodě mívají zásadní problémy. Foto: Martin Adamec, MAFRA

Schwandorfu a dále do Norimberku či Mnichova.

Smyslem mezistátní dohody je udržet hloubku v plavební dráze řeky tak, aby lodě mohly z Pardubic do Hamburku proplouvat celoročně. To se dnes nedaří, a proto velká část labské flotily působí na zahraničních tocích. Bezpečné splavnění znamená, aby na české

tické náklady a vodní doprava se opět začíná stávat konkurenceschopnou vůči ostatním druhům dopravy,“ uvedl dopravní expert Hospodářské komory ČR Jan Sechtera. Týká se to komodit, které nemusí na místo určení dorazit přesně na čas, jako je velkoobjemový stavební materiál nebo různé odpady.

Rovněž Hospodářská komora ČR se podle svých slov u předšedkyně Poslanecké sněmovny zasazovala, aby politici smlouvu projednali. Přestože od zaslání dopisu uplynul podle Sechtera rok, žádný výsledek se nedostavil.

Vládní TOP 09 spojuje podle Hradského ze Svazu dopravy podpis smlouvy o Labi s posunem v projektu takzvaného plavebního stupně Děčín. Ten patří mezi priority dopravního resortu i poté, co ministerstvo opustilo myšlenku propojení Dunaje, Odry a právě Labe prostřednictvím soustavy plavebních kanálů jako ekonomicky neefektivní.

Připravené projekty na Labi nyní stojí kvůli přístupu české strany.

straně bylo dosaženo hloubky 230 centimetrů, což umožňuje ekonomickou plavbu nákladních lodí. „Kromě parametrů plavební dráhy na území České republiky a na území Spolkové republiky Německo počítá dohoda se zřízením společné komise, jejímž úkolem bude provádět monitorování parametrů plavební dráhy a navrhnout opatření k jejímu zlepšení,“ uvedlo při podpisu v roce 2021 ministerstvo dopravy.

„Do objemných přeprav se v současnosti promítají zvýšené energie

Stavba plavebního stupně se už ale desítky let potýká se spory mezi resorty dopravy a životního prostředí a nedaří se jí získat zelené razítko kladného posouzení vlivu na životní prostředí. Hlavní výtkou ekologů je skutečnost, že zvýšení hladiny v oblasti Děčína by ustálilo výšku hladiny řeky a připravilo o přirozený prostor rostliny z bahenních náplav na březích, konkrétně třeba chráněného drobnokvětu pobřežního.

# PODZIMEK & SYNOVÉ



Developerský projekt bytového domu W16, Třešť



Návštěvnícké centrum Bernard, Humpolec



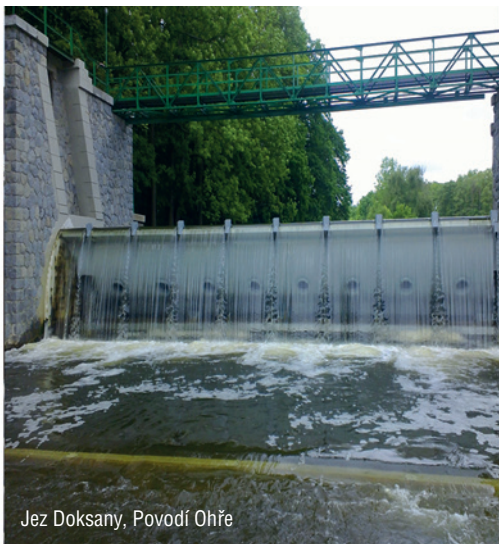
Unikátní betonáž klenby  
historický dům, Thunovská, Praha



Výcvikové středisko policie, Třešť

**Stavíme pro Vás již 127 let**

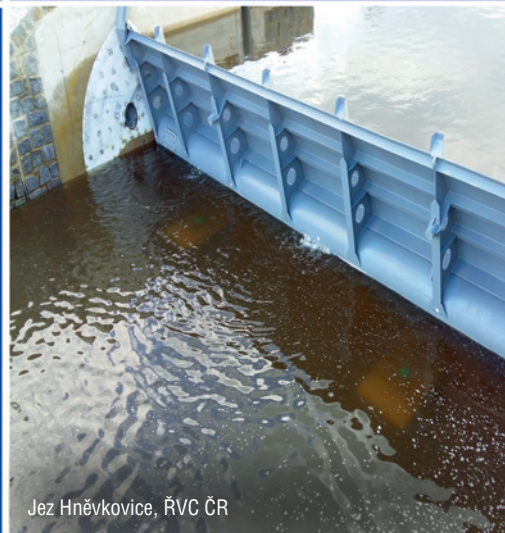
[www.podzimek.cz](http://www.podzimek.cz)



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