

WASSERSTRASSEN
UND
BINNENSCHIFFFAHRT

WATERWAYS
AND
INLAND NAVIGATION

VODNÉ CESTY VODNÍ CESTY A PLAVBA

4
2021

Plavební kanál Vraňany – Hořín ozdobil nové unikátní zdvižné mosty



Přehrada Orlík slaví 60 let od uvedení do provozu



Vydává

PLAVBA o.p.s.
A VODNÍ CESTY



Ministerstvo dopravy

Ministerstvo dopravy
Nábřeží L. Svobody 1222/12, 110 15 Praha 1
www.mdcr.cz



Ředitelství vodních cest ČR
Nábřeží L. Svobody 1222/12, 110 15 Praha 1
www.rvccr.cz



STÁTNÍ PLAVEBNÍ SPRÁVA
Jankovcova 4, PO BOX 28, 170 04 Praha 7
www.spspraha.cz



Povodí Labe, státní podnik
Víta Nejedlého 951, 500 03 Hradec Králové
www.pla.cz



Povodí Vltavy, státní podnik
Holečkova 3178/8, 150 24 Praha 5
www.pvl.cz



Povodí Moravy, s.p.
Dřevařská 11, 602 00 Brno
www.pmo.cz



Hospodářská komora České republiky
Na Florenci 2116/15, 110 00 Praha 1
www.komora.cz



Povodí Odry, státní podnik
Varenská 49, 701 26 Ostrava
www.pod.cz



Agrární komora ČR
Blanická 383/3, 779 00 Olomouc
www.akcr.cz



ČESKÉ PLAVEBNÍ A VODOCESTNÉ SDRUŽENÍ



ASOCIACE LODNÍHO PRŮMYSLU
APL - Asociace lodního průmyslu
Popovická 924/4, 101 00 Praha 10 - Michle
www.aplcz.cz



STAVÍME
NA
NÁPADECH
www.swietelsky.cz



Zakládání staveb, a.s.
K Jezu 1, P. O. Box 21 • 143 01 Praha 4
www.zakladani.cz



50
1971–2021
www.metrostav.cz



společně @ VINCI
SMP CZ, a.s.
Vyskočilova 1566, 140 00 Praha 4
www.smp.cz



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



Váňovská 528, 589 16 Třešť
www.podzimek.cz



Čenkovská 1060, 589 01 Třešť
www.strojirny-podzimek.cz



LABSKÁ, strojná a stavební společnost s.r.o.
Kunětická 2679, Pardubice 530 09
www.labska.cz



STRABAG
TEAMS WORK.
www.strabagrail.cz



AQUATIS a.s.
Botanická 834/56, 602 00 Brno
www.aquatis.cz



Lod Moravia, lod Czechie
Kotviště č. 14, Na Františku, Praha 1
www.prahalode.cz



České přístavy, a.s.
Jankovcova 1627/16a, 170 00 Praha 7
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

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

REDAKČNÍ RADA

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

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

PLAVBA A VODNÍ CESTY o.p.s.

Na Pankráci 53
140 00 Praha 4
www.d-o-l.cz

Objednávky a inzerce:

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

Jazyková úprava: Ing. Petr Forman

DTP, tisk: PRESTO s.r.o.

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

Evidováno Ministerstvem kultury
pod číslem MK ČR E 5178.

OBSAH

Úvodní slovo: Plavební kanál Vraňany –

– Hořín ozdobil nově unikátní zdvižné mosty

Ing. Lubomír Fojtů 2

Unikátní modernizace zdymadla Hořín

Ing. Josef Špaček 5

Průlomová investice do zlepšení plavby

a protipovodňové ochrany na dolní Odře 10

Setkání hejtmanů na Vltavské vodní cestě po 20 letech 12

Přehrada Orlík slaví 60 let od uvedení do provozu 14

Výstavba doplňkového bezpečnostního přelivu

na přehradě Orlík byla zahájena 15

Na Slapech v létě výrazně zpomalily lodě, Státní plavební

správa tak reagovala na velký nárůst rekreace v uplynulé sezóně 16

V Budějovicích se diskutovalo o rozvoji Vltavské vodní cesty 17

Přístavy Bařova kanálu zažily úspěšnou plavební sezónu 18

Lipsko v květnu 2022 přivítá Světovou konferenci vodních cest 19

Druhá pražská slalomová dráha: ŠTVANICE 20

Je to již 20 let co od nás odešel Ing. Miroslav Němec,

projektant-umělec 23

Život není takový – je úplně jiný (84)

Ing. Josef Podzimek 25



Jihomoravský kraj



Zlínský kraj



Olomoucký kraj



Moravskoslezský kraj



Pardubický kraj



Středočeský kraj

Titulní strana: Celkový pohled na zdymadlo Hořín po modernizaci;
Letecký snímek vodního díla Orlík

Autor: Ředitelství vodních cest ČR; Povodí Vltavy, státní podnik

Úvodní slovo ředitele Ředitelství vodních cest ČR Plavební kanál Vraňany – Hořín ozdobil nové unikátní zdvižné mosty



V sobotu 18. září 2021 byl slavnostně zahájen provoz čtyř zdvižných mostů přes plavební kanál Vraňany–Hořín na Vltavě, a poprvé pod zdviženými mosty proplula největší česká osobní loď FLORENTINA. Završily se tak stavební práce na modernizaci velké plavební komory Hořín i přestavba celkem sedmi mostů, které nyní umožní proplutí až 7 m vysokých lodí přes plavební kanál. Unikátem je zdvižný kamenný mostní oblouk na plavební komoře Hořín, zachovávající jedinečnou architekturu památkově chráněného zdymadla. Další tři silniční a železniční mosty přes kanál jsou také zdvižné, dálkově ovládané z 9 km vzdáleného velínu na zdymadle.

Téměř 10 km dlouhý plavební kanál, zprovozněný v roce 1905, zajistil celoroční splavnost Vltavy od jejího ústí do Labe u Mělníka až po Vraňany. Zdymadlo Hořín, překonávající spád až 8,8 m, je první v kaskádě 6 zdymadel, které více než 100 let umožňují bezpečnou plavbu do Prahy. Díky prozíravosti předků tato vodní cesta i dnes odpovídá svými parametry plavbě velkých lodí evropských parametrů a pouze podjezdná výška a ponor vyžadují dílčí úpravu.

Téměř 10 km dlouhý plavební kanál, zprovozněný v roce 1905, zajistil celoroční splavnost Vltavy od jejího ústí do Labe u Mělníka až po Vraňany. Zdymadlo Hořín, překonávající spád až 8,8 m, je první v kaskádě 6 zdymadel, které více než 100 let umožňují bezpečnou plavbu do Prahy. Díky prozíravosti předků tato vodní cesta i dnes odpovídá svými parametry plavbě velkých lodí evropských parametrů a pouze podjezdná výška a ponor vyžadují dílčí úpravu.



Historický pohled na zdymadlo a plavební kanál u Hořína

Zdymadlo Hořín, navržené architektem Sanderem, svými jedinečnými klenutými vjezdy do plavebních komor vytváří opravdovou bránu Vltavy, a současně i kontrastní bod k mělnickému zámku. Není fotografie soutoku Vltavy a Labe, kde by chybělo zdymadlo s plavebním kanálem, jehož vyústění do Labe se os-

tatně často se soutokem zaměňuje. Přitom už desetiletí, tak jak zejména osobní lodě rostly do výšky, musely jejich posádky pro proplutí do komory rozebrat celé nástavby a kormidelní, a největší moderní kajutové lodě musely končit svou plavbu proti proudu v Mělníku, a do Prahy již nepropluly. Podjezdná výška vlivem úrovně hladiny v Labi totiž před rekonstrukcí klenutého vjezdu, a jeho přestavbou na zdvižný, někdy klesala až na 2,1 m. Pro dopravu vyšších nákladů a pro vyšší lodě tak byla Vltava uzavřená.

Odvážnou myšlenku zachovat vzhled památky z roku 1905 a zároveň zkvalitnit vodní cestu pro podmínky 21. století se podařilo zrealizovat díky vynikající práci projektantů a stavbařů; kamenný oblouk, který je k nerozeznání od původního, zvednou hydraulické válce během 6 minut o pět metrů. Velmi jsme tak pokročili v plnění cíle zajištění parametrů moderní vodní cesty sítě TEN-T.



Průjezd hotelové lodi Florentina velkou plavební komorou Hořín

Obloukový zdvižný most tvoří 100 tun ocelové příhradové konstrukce a 300 tun repasovaného kamenného obkladu. Celý most zvedají dvě dvojice hydraulických válců, každý o nosnosti cca 220 tun, které jsou poháněny dvěma hydraulickými agregáty na každém břehu. Pokud pro proplutí lodě nestačí podjezdná výška spuštěného mostu, obsluha zdymadla stiskem tlačítka na počítači zvedne most na podjezdnou výšku až 7 metrů.



Rozšířené dolní ohlavi PK Hořín a mostovka ve zdvižené poloze



Slavnostní ukončení modernizace velké plavební komory Hořín



Během rekonstrukce došlo i na rozšíření horního ohlavi VPK Hořín

Velice si vážím všech dodavatelů, kteří odvedli mimořádně kvalitní práci. „Skupina Metrostav v současnosti rekonstruuje několik významných památek, a ve všech případech klade mimořádný důraz nejen na návrat jejich historické krásy, ale i splnění náročných požadavků moderní doby. Na této stavbě jsme v tomto ohledu zašli hodně daleko, a vzniklo tak unikátní dílo, které nejen že prospěje dopravě, ale zároveň má potenciál stát se vyhledávanou turistickou atrakcí. Chtěl bych poděkovat všem spolupracovníkům za to, že jsme společně zanechali v Hoříně kus poctivé stavařiny a těším se na další podobné projekty v budoucnu,“ řekl Jan Prokeš, vedoucí projektu z Metrostavu, který má s vodními díly na Vltavě bohaté zkušenosti. Za posledních 12 let se podílel na stavbách a rekonstrukcích zdymadel v Českém Vrbném, Hluboké nad Vltavou, Hněvkovicích či Kořensku.

Podjezdnou výšku na plavebním kanále omezovalo na úroveň 4,50 m ještě dalších 7 mostů. Dva krajské mosty silnice III. třídy u Vrbna a Lužce nad Vltavou byly na absolutním konci své životnosti a silniční dopravu udržovala místní provizoria, po nichž mohlo přejíždět jen jediné auto. Dnes jsou oba nahrazeny novými moderními mosty ve výšce 7,0 m nad hladinou, které zajišťují neomezenou dopravní obslužnost obcí na ostrově za plavebním kanálem.

V České republice jsou unikátní 3 nové zdvižné mosty v Lužici nad Vltavou a ve Vraňanech, jejichž výstavbu si vyžádalo bezprostřední okolí mostů, kde nebylo možné žádné zvýšení terénu pro nájezd na podjezdnou výšku 7,0 m. Silniční most v Lužici nad Vltavou na místní komunikaci zajišťuje zásobování okolních průmyslových podniků, aby těžká vozidla dopravou nezátěžovala obytnou zástavbu obce. Také na přilehlé železniční trati bylo jediným řešením zvýšení podjezdné výšky pro loď vybudování zdvižného železničního mostu, který je prvním svého druhu u nás. Třetí zdvižný most je na místní komunikaci ve Vraňanech a zpřístupňuje obytnou zástavbu a místní fotbalové hřiště na ostrově. Všechny mosty jsou dálkově ovládané z 9 km vzdáleného velína zdymadel v Hoříně.

V neposlední řadě umožňují bezpečnou plavbu vysokých lodí i dva zvýšené hospodářské mosty v Chramostku a Zelčíně, jež ve smyslu požadavku obcí plní nezastupitelnou roli obslužnosti pozemků za plavebním kanálem zejména zemědělskou technikou.

„Vraňansko – Hořínský kanál se po více jak 100 letech dočkal moderních mostů. Těší nás, že jsme se mohli podílet na této modernizaci, která umožní proplouvání velkých lodí a současně zlepší kvalitu silniční dopravy. V rámci stavby jsme společně ve sdružení realizovali celkem 5 mostních objektů tak, aby podjezdné výšky odpovídaly 7 m. Jednalo se o jednu rekonstrukci mostu a o 4 mosty kompletně nové, z čehož jsou 3 zdvižné a mezi nimi i první funkční železniční most v ČR“ uvedl JUDr. Petr Sodomka, ředitel oblasti VHS a inženýring STRABAG Rail a.s.

„Technicky ani administrativně rozhodně nešlo o rutinní stavby. Přes velké zkušenosti zhotovitele s výstavbou mostních objektů bylo třeba řešit mnoho nenadálých okolností a koordinovat postup výstavby s pracemi na ostatních objektech tohoto souboru staveb. O to víc zhotovitel oceňuje vzájemnou spolupráci objednatele, projektantů, Povodí Vltavy a většiny ostatních účastníků výstavby a místní veřejnosti, která velkou měrou přispěla ke zdárnému dokončení díla,“ řekl Štěpán Dvořák, hlavní stavbyvedoucí firmy COLAS CZ a.s., která postavila 2 mosty u Vrbna. „Zhotovitel je rád, že úspěšně realizovanou zakázkou



Plavba pod novými zdvižnými mosty v Lužci nad Vltavou

přispěl ke zlepšení parametrů a celkové modernizaci této vodní cesty, která nyní společně s její velkou historickou a estetickou hodnotou bude plnit i dnešní náročné dopravní požadavky.“

Modernizace velké plavební komory Hořín začala v březnu roku 2019. Stavbaři Metrostavu v první odstavce rozebrali horní i dolní ohlavi plavební komory, následně provedli betonáže nosných konstrukcí a obložili je původním kamenem. Tím rozšířili průjezdný profil z 11 na 12 metrů. Ze stejného důvodu bylo zároveň nutné vyměnit horní i dolní vrata za širší. Na jaře loňského roku osadili pomocí největšího jeřábu v ČR ocelovou kostru zdvižného mostu a v červenci krátkodobě vrátili do provozu plavební komoru. V říjnu 2020 se komora opět uzavřela, aby mohl být zdvižný most kompletně dostrojen. Při dostrojování kladli kameníci maximální důraz na zachování co největšího množství původních kamenných prvků.

Také nové mosty přes plavební kanál se začaly budovat v roce 2019. Pro zachování rázu památkově chráněného plavebního kanálu jsou železobetonové konstrukce spodní stavby opěr opatřeny kamenným obkladem a vlastní mosty jsou ocelové převážně příhradové konstrukce se spodní ocelovou ortotropní mostovkou. Na silničních mostech byl pomocí horního oblouku připomenut tvar užitý už na původních mostech postavených na počátku minulého století, které musely nená-

vatně přenechat svůj prostor mostům novým.

Celou konstrukci zdvižných mostů o rozpětí 29–36 m o hmotnosti až 152 tun zvedají dvě dvojice hydraulických válců, poháněné dvěma hydraulickými agregáty na každém břehu ukrytými v železobetonových krabicových operách. Každý most potřebuje na zdvih o 3 metry přibližně 2 minuty.

Stavby Úprava ohlaví plavební komory Hořín a Zabezpečení podjezdů výšek na Vltavské vodní cestě na plavebním kanále Vraňany – Hořín realizovaly firmy METROSTAV a.s., STRABAG Rail a.s., EUROVIA CS, a.s., OK Třebestovice, a.s., FIRESTA-Fišer, rekonstrukce, stavby a.s. a COLAS CZ, a.s. s celkovými stavebními náklady 1780 mil. Kč vč. DPH, které financuje Evropská Unie prostřednictvím Nástroje pro propojení Evropy CEF a Státní fond dopravní infrastruktury. Projekt modernizace plavební komory Hořín společně s modernizací rejd plavební komory Praha – Štvanice jako první projekt infrastruktury vodních cest v České republice uspěl v roce 2017 u Evropské komise a získal financování z grantu Nástroje Evropské Unie pro propojení Evropy CEF, který dosáhlo 10,7 mil. EUR.

Ing. Lubomír Fojtů
ředitel Ředitelství vodních cest ČR



Zdvižný silniční most ve Vraňanech

Ing. Josef Špaček – stavbyvedoucí, Metrostav a.s.



Současná nová podoba zdymadla Hořín po modernizaci

V sobotu 18. září tohoto roku byl oficiálně slavnostně zahájen provoz čtyř zdvižných mostů přes plavební kanál Vraňany – Hořín na Vltavě. Památkově chráněné zdymadlo Hořín tři roky modernizovali stavbaři divize 6 pod vedením ředitele projektu Jana Prokeše. Realizace s názvem „Úprava ohlaví PK Hořín“ byla zahájena v březnu roku 2019 s cílem upravit velkou plavební komoru zdymadla v Hoříně tak, aby splnila parametry moderní evropské vodní cesty vedoucí až do hlavního města. Hořínské zdymadlo je technickou památkou a její rekonstrukce musela respektovat veškeré původní konstrukce a vzhled s cílem zachování rázu vodního díla a jeho historické hodnoty. Nejpozoruhodnější součástí obnovy tohoto přes sto let starého zařízení je nyní nově pohyblivý most přes plavební komoru.

Historie

Výstavba hořínského zdymadla byla rozhodnutím Komise pro kanalizování Vltavy a Labe zahájena v květnu roku 1902. Slavnostním otevřením byla výstavba ukončena v roce 1905. Zdymadlo bylo provedeno podle návrhu významného projektanta vodních děl Františka Sandera (1871–1932). Hořínské zdymadlo patří k jeho nejvýznamnějším vodním dílům.

Zdymadlo v Hoříně bylo považováno za vstupní bránu do splavněné Vltavy a s touto poctou k němu bylo přistupováno. Důraz byl kladen hlavně na fasádu objektu směrem k Mělníku. Tato strana byla totiž prvním, co měli plující lodě zřít při vplutí do nově vybudovaného Vraňansko-hořínského kanálu. Tento kanál byl nově vybudovanou vodní cestou spojující Vltavu a Labe. Kanál začíná několik desítek metrů za soutokem Vltavy a Labe a končí napojením na Vltavu v obci Vraňany. Plavební komory jsou vypouštěny do Labe, kdežto se napouštějí plavebním kanálem vodou z Vltavy. Zdymadlo bylo vybudováno jako dvě plavební komory, malá o velikosti 11x73 m a velká 20x137 m. Od počátku výstavby měla být komora elektricky poháněna. K pohonu sloužila francisova turbína umístěná ve spodní části pod velínem a napájená přívodním potrubím průměru 80 cm z prostoru horní rejdy malé plavební komory. Součástí vodního díla je také domek pro hrázného. Tento je umístěn v prostoru horní rejdy u velké plavební komory.



Historická pohlednice zdymadla Hořín

Cíl projektu

Podstatou modernizace stavby v Hoříně je umožnit průjezd plavebním kanálem vyšším osobním a kabinovým lodím a nákladními lodím přepravující nadměrné náklady. V období vysokých vodních stavů na Labi dokonce podjezdná výška klesala i pod 3 m. Nyní díky pohyblivému mostu je vždy k dispozici 7 m a náročné rozebírání kormidel a nástaveb lodí je minulostí. Zároveň byla původní ohlaví velké plavební komory rozšířena z 11 m na 12 m. Vodní cesta je tak nově přizpůsobena plným parametrům třídy Va a odpovídá evropským standardům.

Stavba

Předmětem současné modernizace projektu bylo provést stavební úpravy na obou ohlavích velké plavební komory tak, aby bylo docíleno splnění požadavků na evropskou vodní cestu – šíře minimálně 12 m a výška 7 m. Jak bylo již uvedeno stávající parametry požadavky nesplňovaly. To si vyžádalo stavební zásah do obou ohlaví komory a do přemostění.

Vlastní plavební zařízení Hořín tvoří dvě plavební komory o rozměrech: velká plavební komora: 137,5 x 20,0 m, malá plavební komora: 73,0 x 11,0 m. Obě s průměrným překonaným spádem 8,5 m představují nejvyšší plavební stupeň pod Prahou.

Harmonogram stavby

Zahájení stavebních úprav bylo zahájeno 1. 7. 2019, kdy byl přerušen provoz na velké plavební komoře. V roce 2020 pak bylo naplánováno provizorní spuštění velké plavební komory v době od dubna do června. V průběhu realizace došlo k několika nepředvídatelným událostem a byl upraven termín provádění. Vzhledem k využití velké plavební komory byl domluven posun termínu dočasného zprovoznění na termín od června do října 2020. To umožnilo pokrýt větší část hlavní plavební sezóny bez omezení proplouvání hořínským zdymadlem. Před tímto spuštěním byl zahájen zkušební provoz velké komory což umožnilo takto dlouhé období zajistit. Povolený zkušební provoz probíhal jeden rok.

Přípravné práce

První krok přípravných prací představovala demontáž žulových prvků tvořících zábradlí a chodník na mostě. Tyto práce probíhaly s největší opatrností s ohledem na nutnost tyto prvky použít zpět. Stejně jako tomu bylo i na ostatních objektech a částech. Zábradelní a chodníkové kusy se od ostatních částí odlišovaly spojením založeným na systému par a drážek. Tyto zajišťovaly dostatečnou pevnost a tuhost i v případě nárazů. Nicméně to byl systém, který nepředpokládal jakoukoli budoucí demontáž. Aby byl systém zachován musely být prvky demontovány v podstatě stejně jako byly namontovány.



Demontáž kamenných prvků

Kameny

Vzhledem k tomu, že všechny pohledové plochy se měly vrátit do původní podoby, samozřejmě v maximální možné míře, musel se zvolit vhodný způsob demontáže kamenů na obložení mostu. Budoucí stav zdvižné části je ocelová konstrukce, na které jsou po obou stranách vybetonované ztužující a nosné zdi. Na tyto se montují nemontované kameny formátované na požadovanou hloubku. Kvůli minimalizaci poškození byl zvolen postup demontáže obložení tak, že líčová strana kyklopského zdiva byla odřezána stěnovými pilami v požadované budoucí tloušťce. Po demontáži kyklopského zdiva byly od nosné konstrukce mostu odříznuty klenebné kameny pomocí diamantového lana. Takto rozebrané kameny byly připraveny pro budoucí použití s minimalizací možného poškození.



Kameny pečlivě očišované a připravené na dně plavební komory

Demontáž a demolice

Železobetonová konstrukce mostu odstrojená od líčových kamenů byla nyní připravena k demolici pomocí těžké techniky bez obav o pohledové kameny historického objektu.

Veškeré práce na demontážích stejně jako na zpětných montážích byly prováděny pod dohledem odborníků z Národního památkového ústavu. S nimi byl konzultován veškerý technologický a pracovní postup tak, abychom nejen minimalizovali případná nezvratná poškození, ale abychom dílo vrátili do podoby co nejvíce odpovídajícímu stavu před stavebními úpravami.

Během bourání mostního oblouku přes dolní ohlavi velké plavební komory došlo k dokončení štětové jímky na horní rejdě. Tím bylo zaručeno, že prostor horního ohlavi bude nyní bez vody a došlo k zahájení bouracích prací. Veškeré bourací práce probíhaly vzhledem k bezpečnosti dálkově ovládanými bouracími roboty. Ačkoli je dílo více než sto let staré, jeho konstrukce byly provedeny velmi kvalitně a ručně bourat konstrukce by bylo časově mnohem náročnější, než jsme předpokládali.



Demontáž a rozšiřování dolního ohlavi velké plavební komory



Kamenické práce na horním ohlavi plavební komory rozšířeném na 12 m

Vrata

Po dokončení stavebních úprav bylo vše připravené na montáž nových vzpěrných vrat. Stavebními úpravami došlo k rozšíření obou ohlaví z původních 11 m na nových 12 m. Toto si samozřejmě vyžádalo nová širší vrata. Vráteň horních vrat váží 8 tun a výška vody jež se o ně opírá je 3,5 m.

Dokončením stavebních úprav na horním ohlavi se plynule přešlo na provádění konstrukcí dolního ohlaví. Zde musela být odbourána na obou stranách ohlaví zeď výšky 14 m. Práce na odbourávání zdržel fakt, že během výstavby byly objeveny spráhující trny nad obtokovým kanálem levé stěny. Tyto byly provedeny po povodních v roce 2002, kdy technickobezpečnostním dohledem byly objeveny trhliny ve stropě obtokového kanálu. Přestože se jedná o novodobou úpravu nedochovaly se k ní relevantní podklady a bylo nutné tyto trny najít a následně obnovit.

Odbouraná konstrukce byla pomocí vlepených trnů, které slouží jako spojení staré kamenné a nové betonové konstrukce, připravena pro zahájení betonových konstrukcí. Spodní část stěn do výšky cca 4 m byla bedněna klasicky stěnovým jednostranným bedněním. Od této výšky byl zbytek bedněn pomocí konzolí a skalních kotev. Vždy následující 2 m výšky bednění byly osazeny na lávky pověšené na skalní kotvu do předchozího pracovního postupu. Takto se postupovalo až na vrch 12 m vysoké stěny. Stejným postupem jako na horním ohlavi tvořily kamenné kvádry ztracené bednění a kyklopské zdivo bylo doděláno jako obklad, byl prostor dolního ohlaví obložen kameny a připraven pro osazení nových vrat.

Vrata dolního ohlaví musela být vyměněna nejen kvůli rozšíření ohlaví i proto, že původní vrata byla opěrná. Vzhledem k instalaci hydraulicky zvedaného mostu bylo tedy nutné vyrobit vrata nová, vzpěrná. Váha vrátně činí 28 t a rozměr je 6,5 m na šířku, 12 m na výšku. Tyto rozměry nedovolovaly dopravit vrátně na stavbu po silnici, transportována byla lodí.

Pro to, aby bylo možné vrátně osadit z lodě, musela být velká plavební komora naplněna vodou. Po devíti měsících výstavby, kdy muselo být vybouráno cca 3500 m³ kamenného zdiva, uloženo cca 2000 m³ betonu a znovu obnoveno cca 500 m³ kamenných konstrukcí, bylo možné komoru napustit a 21. 4. 2020 vrátně dolního ohlaví osadit. Samotné osazení probíhalo za pomoci potápěčů, kteří vrátně osazovali na ložiska ve hloubce tři metrů v naprosto neprůhledné vodě. Veškerá jejich práce se prováděla pouze pomocí hmatu a součinnost s pracovníky nad vodou musela být naprosto bezchybná.



Montáž dolních vrat velké plavební komory o šířce 12 m



Pohled na rozšířené dolní ohlavi velké plavební komory



Montáž mostovky přes velkou plavební komoru

Most

Protože montáž a kompletace mostu měla dle harmonogramu probíhat v plavební sezóně, byl vyhotoven projekt pro zajištění prací na mostě v době, kdy přes velkou plavební komoru měly proplouvat lodě. Do této doby byla komora zahrazena pomocí jímků na dolní i horní rejdě. V místech hydraulických výklenků byla namontována podpěrná konstrukce typu PIŽMO. Ta musela být atypicky upravena kvůli svým modulovým rozměrům tak, aby dokázala bezezbytku pokrýt celou šířku výklenku. Na tuto podpěrnou konstrukci byly osazeny i nosníky jako podpěra pro bednění a betonáž železobetonové skořepiny. Bednění skořepiny klenby zároveň sloužilo jako podpěrná konstrukce pro zpětné osazení kamenné klenby. Ještě před osazením ocelového jádra mostní konstrukce bylo třeba betonovou skořepinu vyarmovat. Takže na připravené bednění byla uložena výztuž a na takto připravené armování osazena ocelová konstrukce mostu. Ocelová konstrukce byla na stavbu dovezena rozdělená na tři díly, které byly na místě svařeny. Kompletně hotová konstrukce včetně vodících prvků váží zhruba sto tun.

Společně s vraty na lodi připlulo i provizorní podsukruzení mostu. Toto podsukruzení bylo navrženo tak, aby dokázalo podepřít konstrukce na mostě a zároveň umožnilo podplutí lodí. Velká plavební komora šla totiž do zkušebního provozu a přes hlavní sezónu umožňovala proplování lodím. Hlavním prvkem podsukruzení bylo bednění klenby mostu. Skořepina mezi líčovými klenebními kameny měla odpovídat historickému vzhledu a musela tedy být betonová. Po provedení této konstrukce se na připravené aretační sloupy nové mostní konstrukce namontovala ocelová konstrukce mostu.

Dne 30. 4. 2020 bylo pomocí největšího dostupného jeřábu u nás Liebherr LR 1750 osazeno ocelové jádro nového zvedacího mostu. Zvolený typ musel přesunout ocelovou konstrukci o váze cca. 80 t na vzdálenost kolem 40 m. Samotnému zdvihu předcházela příprava plochy rozměrů 15x15 m jejich sklon nesměl být větší než 5 %.

Celková váha nastrojeného mostu je cca 436 tun. O zdvih se starají 4 hydraulické písty, každý o výtlačku cca 2100 kN. Každý z válců má nerezové jádro průměru 250 mm s opláštěním o vnějším rozměru 460 mm. Na každém z pístů je bezpečnostní blok s uzavíracími ventily. O chod hydraulických pístů (vždy dvou na každé straně) se stará hydraulický agregát s elektromotory o výkonech 30 kW a 40 kW. Ty zajistí, že doba zdvihu mostu do výšky 5 m (ale i jeho spuštění) trvá cca 5,3 minuty. Na hydraulickém agregátu je dále osazen menší elektromotor o výkonu 2,4 kW, který dokáže nouzově spustit most pomocí UPS za cca 2 hodiny.



Montáž mostovky přes velkou plavební komoru a zednické práce na dolní rejdě



Osazování mostovky největším mobilním jeřábem v ČR

Železobetonové konstrukce a kamenné obklady

Takto připravená ocelová konstrukce byla nejprve doplněna o klenebné kameny na obou stranách mostu. Tyto žulové kvádry se na ocelovou konstrukci přivařovaly pomocí konstrukce, jež byla do kamenů přichycena chemickou maltou. Po osazení klenebných kamenů byla vybetonována skořepina tvořící spodní líc klenby mostu mezi kameny. Následně byly vybetonovány spřahující zdi na bocích ocelové konstrukce. Na betonové konstrukce byly osazeny kyklopské kameny kotvené trny pomocí kotev v daném rastru. Po osazení římsových konstrukcí byly provedeny polymerní izolace na mostovce a svislých částech kamenných konstrukcí. Tímto způsobem bylo na ocelovou konstrukci domontováno cca 80 tun kamene včetně původního kamenného zábradlí.



Pohled na zdvižený most z cyklostezky

Řídicí systém

O správný chod celého systému se stará řídicí systém pro zdvih mostu, který je v tuto chvíli nezávislý na ostatních systémech. Systém je napojen na dispečerský řídicí systém a tento bude upravovat požadavky na zvedání mostu na základě dalších požadavků na vraňansko-hořínském kanále. Systém si udržuje místní rozsah, kvůli návaznosti na velkou plavební komoru. Některé z funkcí ovládání plavební komory nejsou při pohybu mostu k dispozici, aby nebyla narušena bezpečnost proplavení.

Součástí systému je také zařízení pro zabezpečení provozu na pozemní komunikaci a osazení návěstidel pro provoz velké plavební komory, dále pak osazení nových plavebních znaků.

Pro kontrolu bezpečnosti obsluhou byl proveden i nový kamerový systém, telekomunikační zařízení umožňující hlasovou komunikaci mezi velínem a ostatními pracovišti komory. Všechny nově budované konstrukce jsou vybaveny novým osvětlením doplňující to stávající.



Detail mostovky, ocelového jádra mostu a hydraulických válců

Název stavby: Úprava ohlaví PK Hořín

Lokalita: obec Hořín, laterální kanál Vraňany-Hořín, středočeský kraj

Investor: Ředitelství vodních cest ČR

Zhotovitel: Metrostav a.s. – Divize 6 – oblastní zastoupení JIH

Projektant: Valbek, spol. s.r.o.

Hodnota projektu: cca. 400 mil. Kč

Financování: grant Nástroje Evropské Unie pro propojení Evropy – 10,7 mil. EU, Státní fond dopravní infrastruktury.

Doba výstavby: 2019–2021



Výsledek unikátní modernizace: Historické zdymadlo s novou mostovkou ve zdvižené poloze

Průlomová investice pro zlepšení plavby a protipovodňové ochrany na dolní Odře

Dlouho očekávaná investice na ochranu před povodněmi na dolní Odře je zahájena. Wody Polskie dnes podepsaly smlouvu se zhotovitelem rekonstrukce železničního mostu v Podjuchách na řece Regalica. Jde o krok k jednomu z nejdůležitějších úkolů, který zvýší protipovodňovou ochranu. Modernizace zařízení umožní efektivní provoz ledoborců, které v oblasti zajišťují zimní provoz.

U příležitosti podpisu smlouvy byla uspořádána tisková konference za účasti náměstka ministra infrastruktury Marka Gróbarczyka a prezidenta podniku Wody Polskie Przemysława Dacy.

„Dnes dochází k mimořádně významné události, na kterou jsme čekali téměř 30 let. Tato investice zvyšuje protipovodňovou bezpečnost a otevírá přístup k vnitrozemské plavbě pro Štětín. Starý most ztěžoval lámání ledu a znemožňoval plavbu na Odře. Díky modernizaci poskytneme obyvatelům v zimě účinnější protipovodňovou ochranu, a získáme také první plně zprovozněnou vnitrozemskou lodní trasu spojující Baltské moře se Severním mořem,“ řekl náměstek ministra Gróbarczyk.

ském vodním uzlu. Po dokončení prací bude vybudován nový dvoukolejný železniční most s podjezdnou výškou 6,20 m při nejvyšší plavební hladině a průjezdní šířkou 50 m, což je důležité pro zvýšení protipovodňové činnosti ve Štětíně a pro efektivní vedení polsko-německých akcí na lámání ledu.

Současný stav zařízení je charakterizován nízkou světlou výškou mostu, což značně omezuje možnosti vnitrozemské plavby. Použití zdvižného mostu tak umožní průjezd nákladních lodí a ledoborců, jejichž průjezd je ale obtížný. Dosud byla tato činnost pracná, vyžadovala mnoho času, navíc je k dispozici šířka pouze 12,73 m pod zdvižným mostem. Zastaralá konstrukce mostu způsobuje i vzájemná omezení mezi železniční dopravou a vnitrozemskou plavbou. Provoz vlaků se totiž musí zastavit při vyzdvižení pohyblivého mostního pole, aby byl umožněn pohyb lodí pod mostem, na druhé straně je lodní doprava pod mostem zastavena, aby byla umožněna železniční doprava. V případě železniční dopravy je další významnou nevýhodou nedostatečná kapacita jednokolejného železničního mostu.



©Adrian Jaremba, UZS Szczecin

Stávající most přes Východní Odru u obce Podjuchy

„Most v Podjuchách je symbolem. Všichni jsme se snažili toto zařízení zprovoznit. Dalo by se říci, že jsme vzali věci do svých rukou. Jde o klíčovou investici pro protipovodňovou ochranu Štětína v hodnotě téměř 350 milionů PLN!“ zdůraznil prezident Daca. Letošní zimní sezóna ukázala potřebu efektivní a dynamické možnosti napojení navazujících úseků vodního uzlu Štětín, proto je rekonstrukce železničního mostu přes Regalicu spolu s modernizací flotily ledoborců prioritním úkolem z hlediska zajištění komplexního systému protipovodňové ochrany na dolní Odře. Investice má strategický význam pro plavbu ve Štětíně-

Hodnota investice je více než 347 milionů zlotých (asi 2 miliardy Kč) a dodavatelem je Budimex. Výstavba nového železničního mostu v km 733,7 řeky Regalica spolu s doprovodnou infrastrukturou je realizována v rámci Projektu protipovodňové ochrany povodí Odry a Visly (POPDOW) - „Úkol 1 B.5 - Rekonstrukce mostů k zajištění minimální průchodnosti“, financované Světovou bankou a fondem EU (Connecting Europe Facility – CEF). Úkol bude realizovat Krajský vodohospodářský úřad ve Štětíně a Wody Polskie. Dokončení investice je plánováno na čtvrté čtvrtletí roku 2023.



Vizualizace nového mostu přes Východní Odru u obce Podjuchy

Na dolní Odře budou obnoveny výhony a hráže

V rámci celého projektu je naplánována řada aktivit k posílení protipovodňové ochrany měst ležících podél střední a dolní Odry ve Štětíně, Słubice a Gryfino. Součástí plánovaných prací bude také výstavba a modernizace stávajících výhonů a hrází pro zlepšení průtoku povodňových vod a ledových ker v době nebezpečí ledové zácpy.

Modernizace se bude týkat úseku řeky o celkové délce cca 24,4 km. Hlavním důvodem je zlepšení bezpečnosti během zimních operací ledoborců. Práce se týkají rekonstrukce systému výhonů a dalších regulačních staveb na úsecích řeky Odry v okolí Osinów Dolny, Gozdowice-Stara Rudnica, Kostrzyn nad Odrou, Górzycy a na výšině Słubice.

Ledové bloky, které se v zimě hromadí na dolní a střední Odře, představují vážné povodňové riziko pro přilehlé oblasti. Rekonstrukce protipovodňových zařízení na Odře zajistí bezpečnost obyvatel povodí Odry. Výrazně zlepší průtokové poměry řeky,

sníží možnost ucpání ledem a usnadní práci ledoborcům.

Plavba s respektem k přírodě

Investice usnadní i plavbu po Odře. „Zlepšujeme hloubky, tedy plavební podmínky pro ledoborce. Pokud projede ledoborec, znamená to, že čluny a plavidla vnitrozemské plavby mohou také volně plout,“ řekl Krzysztof Woś, viceprezident Polských vod.

„Tento úkol je prováděn v souladu s nejvyššími standardy ochrany životního prostředí. Dá se říci, že jde o jeden z nejlépe připravených úkolů z hlediska ekologie. Odru to obohatí a nepovede to k její degradaci,“ soudí Marek Duklanowski, ředitel Polských vod ve Štětíně. Práce na protipovodňové ochraně a obnově plavebních podmínek mají hodnotu přes 247 milionů zlotých (asi 1,4 miliardy Kč). Budou realizovány v Západopomořanském a Lubušském vojvodství. Plánovaný termín dokončení je prosinec 2023.

Zdroj: Państwowe Gospodarstwo Wodne Wody Polskie



Německé a polské ledoborce na dolní Odře

Setkání hejtmanů na Vltavské vodní cestě po 20 letech

1. listopadu 2001 se odehrála společná návštěva vodních děl Slapy, Kamýk a Orlík hejtmany Středočeského a Jihočeského kraje Petrem Bendlem a Janem Zahradníkem, čímž se začal psát příběh novodobého splavnění Vltavy.



Hejtman Jiří Zahradník a hejtman Petr Bendl v diskuzi s Ing. Liborem Zárubou o návrhu splavnění Vltavy (2001)



Hejtman Petr Bendl v doprovodu ředitele Státního fondu dopravní infrastruktury Pavla Švagra na exkurzi na plavební komoře Kamýk v roce 2001

1. listopadu 2021 se – na den přesně po 20 letech – uskutečnilo přátelské setkání obou bývalých hejtmanů Středočeského a Jihočeského kraje, pánů Petra Bendla a Jana Zahradníka.

Oba hejtmani a jejich hosté vyhodnotili dosažený pokrok při splavnění horní Vltavy a vyslechli si informace o připravovaných projektech.

Vyhodnocení 20 let práce na Vltavské vodní cestě bylo velmi pozitivní. Během osmileté projektové přípravy (2001-2009), a následné osmileté stavební činnosti na 33 km Vltavské vodní cesty mezi Českými Budějovicemi a nádrží vodního díla Orlík (2009-2017), byly díky spolupráci obou krajů s ministerstvem dopravy a Ředitelstvím vodních cest ČR postaveny 4 nové plavební komory a přístaviště i pří-



Bývalí hejtmani Petr Bendl a Jiří Zahradník obdrželi kormidelní kola jako památku na 20 let úspěšné spolupráce na rozvoji Vltavské vodní cesty



Prohlídka lodního zdvihadla Orlík

stavy pro rekreační plavbu. Vltavská vodní cesta dnes spojuje Jihočeský a Středočeský kraj a tvoří nyní novou páteř cestovního ruchu.

Oba hejtmani byli oceněni za svou dlouholetou činnost pamětními kormidelními koly, které jim předal ředitel obecně prospěšné společnosti Plavba a vodní cesty Tomáš Kolařík.

Hosté zhlédli prezentace o přípravě dokončení lodních zdvihadel na vodních dílech Orlík a Slapy a prohlédli si stavební část lodního zdvihadla na hrázi VD Orlík.



Pohled na kolejovou dráhu lodního zdvihadla Orlík

Přímo nad kolejovou dráhou lodního zdvihadla Orlík proběhla diskuse o jeho dokončení. Ing. Josef Podzimek hostům vyprávěl o svém zapojení na jeho výstavbě, kdy v roce 1956 osobně jako student- brigádník betonoval kolejovou dráhu, ale muselo se to udělat tajně, aby ozubnice neskončila ve šrotu. Tam totiž v roce 1965, kdy byl Ing. Podzimek ředitelem závodu Dolní Vltava, na příkaz ÚV KSČ skončilo celé technologické vybavení velkého lodního zdvihadla, čímž bylo dokončení tohoto unikátního zařízení odsunuto o téměř 60 let, tedy dodnes.

Generální ředitel státního podniku Povodí Vltavy RNDr. Petr Kubala na místě Ing. Podzimekovi slíbil, že lodní zdvihadlo v příštích letech dokončí!



Prohlídka lodního zdvihadla Orlík



Hosté setkání na VD Orlík v roce 2021. Zprava: náměstek hejtmanky Středočeského kraje Martin Kupka, generální ředitel státního podniku Povodí Vltavy Petr Kubala, bývalý hejtman Středočeského kraje Petr Bendl, bývalý ředitel závodu Dolní Vltava Josef Podzimek, bývalý hejtman Jihočeského kraje Jiří Zahradník, bývalý ředitel Státního fondu dopravní infrastruktury Petr Švagr, ředitel Ředitelství vodních cest ČR Lubomír Fojtů, ředitel závodu Dolní Vltava Jiří Friedel, ředitel Plavba a vodní cesty o.p.s. Tomáš Kolařík a bývalý náměstek ministra dopravy Petr Forman

Přehrada Orlík, nejobjemnější vodní dílo v republice, slaví letos 60 let od svého spuštění do provozu

První návrhy na zkrocení řeky Vltavy přehradami pocházejí již z konce 19. století. Tehdejší projektanti se inspirovali především na Západě, kde budování přehrad se stalo módní stavební vlnou. S konkrétním plánem postavit na Vltavě vysoká vodní díla přišel v roce 1911 Dr. Ing. František Radouš, a to na místě dnešních elektráren Orlík a Slapy. Jeho myšlenky byly značně revoluční – maximálně využívaly vodní kapacitu, ale zároveň rušily vodní plavbu. Ve stejném roce předložil svůj návrh také Ing. Josef Bartovský, který plánoval výšku hrází maximálně 19 metrů a za hlavní považoval zachování splavnosti celého toku Vltavy. Pro realizaci Vltavské kaskády však v té době chyběly geologické, hydrologické i hospodářské podklady.

Po druhé světové válce se úvahy o výstavbě orlické přehrady mění potupně v realitu. V roce 1946 začal Okresní národní výbor v Písku fakticky "lobbovat" u ostatních národních výborů v okolí, aby si naklonily veřejné mínění na jihu Čech ve prospěch iniciativy výstavby přehrad v místě dnes již neexistujících a zatopených vesnic Orlické Zlákovice a Podolsko. Po roce 1948 se vše urychluje a přehrada Orlík dostává projektovou podobu. Prioritou zůstává jen energetika, splavnost ustupuje do pozadí.

V roce 1951 začíná geologický průzkum v oblasti Zbenických a Orlických Zlákovic a rozjíždí se první etapa stěhování obyvatel ze zátopové oblasti. Staví se sídliště v Solenicích, obci, která byla vybrána jako hlavní centrum pro stavaře. Projektanti podnikají studijní cesty do zahraničí (tehdejší Leningrad, Francie, Švýcarsko), aby načerpali potřebné znalosti. **Přípravné práce na vlastní stavbu vodního díla Orlík začaly v roce 1954 a 4. ledna 1955 začala v Solenicích Píseň práce, která avizovala začátek stavby. První kubiky betonu padly do bednění pro hráz na pravém břehu Vltavy ale až v dubnu 1957, od tohoto data se počítá vlastní začátek výstavby vodního díla Orlík.** Budování se však potýkalo se spoustou problémů. Chyběly pracovní síly a příjezdové cesty, terénní práce v místech budoucí hráže byly velmi náročné.

Zde je namístě zmínit a vyzdvihnout výjimečnou osobnost hlavního vedoucího stavby, pražského rodáka Ing. Aloise Krause, který dokázal zorganizovat a řídit až 1 900 pracovníků mnoha různých profesí tak, aby jejich práce plynule na sebe navazovala, a přitom řešit nejrůznější provozní problémy. Ing. Kraus měl ale i odvahu uplatňovat a využívat do té doby nikde jinde v praxi nevyzkoušené technologické postupy, jako bylo přimíchávání elektrárenského popílku do betonové směsi na úkor vápna, aby docházelo k rychlejšímu tuhnutí směsi bez vzniku nadměrného tepla. Tento zcela nový technologický postup ušetřil nejen drahocenný čas, ale i mnoho tun kovových trubek, které by se jinak musely zabudovat do betonových konstrukcí a vhnět do nich studenou vodu k ochlazení tuhnoucího betonu, což byl tehdy obvyklý postup. Touto inovací ovšem ušetřil Alois Kraus i peníze z rozpočtu, a to tehdy, nepřilíš dlouho po válce, hrálo nemalou roli. Ing. Kraus měl lví podíl na tom, že vodní dílo Orlík bylo dokončeno v termínu, který neurčili sami stavitelé, nýbrž vederní Komunistické strany Československa, která z výstavby přehrady učinila svou politickou prioritu a sledovala i prostřednictvím agentů tajné policie každý krok a každé rozhodnutí hlavního vedoucího stavby.



Stavba přehrady Orlík si vyžádala obrovské pracovní nasazení (postup prací v květnu 1960)

V létě 1958 byla uvedena do provozu velmi výkonná, plně automatizovaná betonárka. Bez dotyku lidské ruky od dopravy šterkopísku a cementu až po výrobu betonové směsi, dokázala vyrobit až 270 metrů krychlových betonu za hodinu. Z levobřežní stavební jímky se stal největší lom v republice. Dvacet vrtných souprav vyválaly až 2 000 metrů krychlových skály denně. Pro výstavbu přehrady byla také vybudována 13,5 km dlouhá železniční vlečka z Tochovic, která přivážela materiál až na stavbu.

Se stavbou elektrárny začali dělníci v květnu 1959. V roce 1960 bylo zahájeno napouštění vodní nádrže a koncem roku 1961 byla, dle vlastnoručního zápisu Ing. Krause, slavnostně přestřižena páska přes silnice vedoucí po koruně hráže vodního díla Orlík. Od tohoto data se počítá zahájení jeho provozu. Montáž posledního, čtvrtého turbogenerátoru a spuštění první Kaplanové turbíny na vodním díle Orlík pak proběhlo na jaře 1962. Následně, až do roku 1966 byly dokončovány některé reaktivizační práce kolem hráže vodního díla.

V rámci výstavby byly také zabezpečeny některé historické památky, v místě nádrže, především hrady Orlík a Zvíkov, zámek v Kolodějích a byl zachráněn i románský kostel u Červené nad Vltavou. V souvislosti se stavbou vodního díla Orlík se často uvádí, že přehradě musela ustoupit mnohá obydlí. Skutečně, stavbě Orlíka muselo ustoupit 14 mlýnů, velký počet pil a 650 obytných a hospodářských staveb. V průběhu následujících desetiletí se ovšem oblast orlické vodní nádrže stala vyhledávanou rekreační destinací mnoha obyvatel a tím i významnou oporou tuzemského cestovního ruchu.

Objemem nádrže 716,5 milionů krychlových metrů je Orlík největší českou přehradou a je proto nejvýznamnějším článkem Vltavské kaskády. Nádrž Orlíku je dlouhá 68 km, zasahuje i na Otavu a Lužnici s celkovou délkou břehů přes 300 km a plochou 2 733 hektarů. Hlavním úkolem orlické přehrady je akumulovat vodu a zajistit minimální zůstatkový průtok na dolním toku Vltavy. Dále je to výroba ekologicky čisté elektrické energie.

Vodní dílo Orlík hraje ovšem významnou roli i při povodních. Dokáže částečně zpomalit a snížit povodňovou vlnu tak, aby se města a obce na dolním toku, mohla na povodeň připravit. V roce 2002, kdy oddálil kulminaci odtok o 17 hodin, poskytl tím nejenom Praze čas na provedení nezbytných protipovodňových opatření. Tehdy byl Orlík zatížen podstatně větším objemem vody, než na který byl původně navrhován, ale dokázal splnit svůj účel akumulační nádrže bezezbytků. V roce 2013 postihla území povodí Vltavy další velká povodeň, kdy správně provedenými manipulacemi na nádrži Orlík byl získán tolik potřebný čas pro realizaci nutných protipovodňových opatření na dolním toku Vltavy. Orlík tehdy znovu prokázal svůj nezastupitelný význam při ochraně před velkými vodami.

Zcela právem proto vzdáváme dnes hold všem, kteří toto dílo vyprojektovali a poté i postavili. Je to důkaz technického umu, řemeslné poctivosti a fortelné práce stovek techniků a tisíců dělníků a řemeslníků.



Poslední voraři na Vltavě proplouvají rozestavěnou přehradou Orlík

Výstavba doplňkového bezpečnostního přelivu na přehradě Orlík byla zahájena

Po dlouhých letech pečlivých příprav dne 20. října 2021 a zástupce společnosti Metrostav poklepali na symbolický základní kámen nového doplňkového bezpečnostního přelivu na hrázi vodního díla Orlík. Zahájili tak stavbu na ochranu před povodněmi strategického významu v hodnotě 1,78 mld. korun, která bude dokončena v roce 2026.

Přípravy na výstavbu nového bezpečnostního přelivu, který doplní stávající přeliv na hrázi vodního díla Orlík, se datují do období po katastrofální povodni roku 2002. Při této povodni bylo vodní dílo Orlík vystaveno podstatně většímu zatížení, než na jaké bylo vyprojektováno a postaveno.

„Vodní dílo Orlík tehdy dokázalo pozdržet kulminaci povodně na dolním toku Vltavy a Labe, včetně hlavního města Prahy, o plných 17 hodin. Získal se tím drahocenný čas na provedení nejn nutnějších protipovodňových opatření, ve prospěch ochrany lidských životů a snížení i tak velkých povodňových škod,“ upřesňuje ministr zemědělství Miroslav Toman, do jehož kompetence vodní hospodářství patří.

„Při následném vyhodnocení dopadů povodně 2002 jsme mimo jiné prověřovali stabilitu vodního díla a musím konstatovat, že obstálo výborně. Technicko-bezpečnostní požadavky na vodní díla jsou však, nejen u nás, ale i ve světě stále náročnější, a proto je třeba udělat takové opatření, aby i toto vodní dílo dokázalo odolat a bezpečně převést desetitisíciletou povodeň, která odpovídá průtoku 5 300 krychlových metrů za vteřinu,“ vysvětluje Petr Kubala, generální ředitel státního podniku Povodí Vltavy.

„V průběhu uplynulých let bylo vypracováno na 14 variant různých technických řešení, byly provedeny inženýrsko-geologické průzkumy, fyzikální modely a odborné studie, na kterých se podílelo akademické pracoviště ČVUT v Praze, VUT Brno, ale i zahraniční experti. Zvolená varianta se ukázala jako nejoptimálnější a její řešení spočívá v realizaci doplňkového bezpečnostního přelivu se třemi poli hrazenými segmentovými uzávěry, každý o šířce 13,3 metru a světlé výšce 8,15 metru, umístěnými na pravé straně hráze v horní vodě, na které navazuje železobetonový skluz o délce 367 metrů a šířce 16 metrů, pro převedení povodňového průtoku pod vodní dílo“ dodává Jiří Pechar, ředitel sekce technické státního podniku Povodí Vltavy.

Náklady na realizaci tohoto protipovodňového opatření ve výši 1,78 mld. Kč vzešly z nadlimitní veřejné zakázky. Nejvýhodnější nabídka byla předložena společností Metrostav. „Financování stavby je zajištěno v rámci Programu prevence před povodněmi IV Ministerstva zemědělství, ve výši 95 % z vysoutěžených stavebních nákladů. Veškerá projektová příprava a náklady na stavební práce nad rámec programového financování jsou zajištěny z vlastních zdrojů podniku,“ dodal generální ředitel Petr Kubala.

„Vodní dílo Orlík je prvkem kritické infrastruktury státu a nej důležitějším článkem soustavy vodních děl Vltavské kaskády. Proto jsem bedlivě sledoval přípravy vedoucí k zahájení této stavby, která zásadně zvýší bezpečnost vodního díla Orlík před extrémními povodněmi a současně zvýší i míru ochrany před povodněmi pro více než 240 tisíc obyvatel a jejich majetek na dolním toku Vltavy,“ zdůrazňuje ministr zemědělství Miroslav Toman, a dodává, „jsem proto velmi rád, že se nám podařilo veškeré náročné přípravy dotáhnout do konce a zahájit dnes tuto významnou vodohospodářskou stavbu.“

Během výstavby doplňkového bezpečnostního přelivu dojde v období od srpna 2022 do března 2023 k snížení hladiny v orlické nádrži pod kótu 339 m n. m. Určité omezení, bez kterého se stavba neobejde, bude znamenat i omezení silniční dopravy přes korunu hráze, které se předpokládá od března 2024 do října 2025. Proto jsou již nyní projednány příslušné objízdné trasy.

„Za velmi důležité považuji skutečnost, že po celou dobu výstavby doplňkového bezpečnostního přelivu bude vodní dílo Orlík plnit všechny své hlavní funkce. Připravujeme také webové stránky, kde budeme průběžně informovat širokou veřejnost o probíhající výstavbě,“ uzavřel generální ředitel Kubala.



Vzualizace nového bezpečnostního přelivu



Na Slapech v létě výrazně zpomalily lodě, Státní plavební správa tak reagovala na velký nárůst rekreace v uplynulé sezóně

Po zkušenostech z plavební sezóny 2020 byl na Slapech očekáván intenzivní plavební provoz. S ohledem na potřebu chránit koupající i menší plavidla, rozhodla Státní plavební správa o zavedení tzv. výtlačného režimu plavby na polovině vodní plochy nádrže Slapy. Motorové lodě tak musely na vybraném úseku výrazně zpomalit a neklouzat po hladině. Chystanou úpravu režimu plavby zavedenou i na doporučení policie a vodních záchranářů projednala Státní plavební správa s dotčenými obcemi a jednotlivými spolky.

„Na Slapech jsme v loňském roce v souvislosti s omezením možnosti cestování do zahraničí zaznamenali rekordní nárůst nejen plavby plavidel, ale také ostatních rekreačních aktivit, letos očekáváme stejně velký zájem, kapacita Slap je bohužel omezená. Pro ochranu zranitelnějších účastníků plavebního provozu je proto nutné zavést výtlačný režim plavby, který je výrazně pomalejší než režim v kluzu,“ říká ředitelka Státní plavební správy Klára Němcová s tím, že zpomalení plavidel podporuje poříční oddělení policie Slapy a Vodní záchranářská služba, která zaznamenala v roce 2020 nárůst počtu zásahů.

Výtlačný režim plavby letos, po diskusi s různými zájmovými skupinami uživatelů vodní plochy, mimořádně platil v úseku říčních km 91,70 až 118,00 od 1. července do 31. srpna 2021. Zároveň Státní plavební správa spolu s Povodím Vltavy vymezila stejně jako v loňském roce 14 bezpečných prostor pro koupající, kam nesmí zaploutvat plavidla. K dispozici byl také jeden prostor pro vodní lyžování a jedno místo pro akrobatickou plavbu vodních skútrů a jetsurfů. Zachováno zůstalo plavební značení, kterým se v úseku ř. km 114,40-115,35 (v blízkosti kempu Cholín) přikazuje plout při pravém břehu toku. Toto opatření zůstalo v platnosti, protože slouží zejména při protiproudění plavbě k navedení plavidel do průjezdného pole mostu za zatáčkou.

Při zvažování dopravních opatření na Slapech je stále více nutné počítat s naplňující se kapacitou tohoto oblíbeného úseku vltavské vodní cesty, neboť celková kapacita stání malých plavidel podléhajících evidenci je na nádrži v tuto chvíli 2 764, z toho 91 %, tedy 2 508 plavidel, trvale stojí v úseku dotčeným dopravním opatřením, především v jednotlivých vývazištích a dále ve čtyřech přístavech. Pro srovnání ve zbývajícím úseku nádrže od říčního km 118,00 až km 134,73 (plavební komora

Kamýk) stojí ve vývazištích pouze 256 evidovaných plavidel. Pro představu je též třeba uvést, že přestože je nádrž Orlík o třetinu delší než Slapy, celková kapacita stání malých plavidel podléhajících evidenci je zde o polovinu nižší (pouze 1 401 plavidel).

Z analýzy plavební sezóny, kterou zveřejnila Státní plavební správa je patrné, že výše popsaná razantní dopravní opatření přinesla na vodním díle Slapy „zklidnění“ plavebního provozu ve srovnání s rokem 2020, ve kterém platil výtlačný režim pouze na dvou kratších úsecích od Nové Rabyně (ř. km 93,70) po Měřín-Hrdlička (ř. km 97,85) a od silničního mostu (ř. km 100,51) po ústí Mastníku (ř. km 105,00) po dobu 3 měsíců. Je ale též třeba říci, že vliv na menší intenzitu provozu v letních měsících mělo i poměrně deštivé počasí, neboť dle dat Českého hydrometeorologického ústavu, dní zcela bez srážek bylo v měsících červenci a srpnu velmi málo.

Počet plavebních nehod, ke kterým došlo na vodní nádrži Slapy, zůstal stejný jako v uplynulé plavební sezóně. Státní plavební správa šetřila během letošní plavební sezóny čtyři nehody, z toho jednu se zraněním, ostatní nehody byly spojeny jenom se škodami na plavidlech. Nehoda se zraněním se stala v úseku, na kterém nebyl zaveden výtlačný režim plavby.

Zdá se, že druhotným efektem zavedení výtlačného režimu plavby na Slapech bylo zvýšení provozu plavidel na vodní nádrži Orlík, a to zejména provozu plavidel, která jsou konstruována pro rychlejší plavbu.

Počet přestupků spočívajících v nerespektování signálního značení, kam patří i plavba mimo výtlačný režim, oproti roku 2020 mírně poklesl. Pozitivní vliv na tento důsledek dopravního opatření měl zejména víkendový dozor SPS a průběžný intenzivní dozor Poříčního oddělení Slapy Policie České republiky, které provádělo dozorovou činnost o víkendech dvěma plavidly, ke kterým se přidávalo jako třetí i plavidlo SPS.

Od roku 2015 do konce roku 2020 narostl v České republice počet evidovaných malých plavidel o více než čtyři a půl tisíce (4 571), což je ve srovnání s koncem roku 2014 o více než 30 %. Z tohoto nárůstu počtu evidovaných plavidel připadá na pobočku Praha, do jejíž územní působnosti náleží Slapy, více než tři tisíce (3 094), tedy dvě třetiny nově evidovaných plavidel.



V Budějovicích se diskutovalo o rozvoji Vltavské vodní cesty

Zástupci Jihočeského kraje a měst z okolí Vltavy, Ministerstva dopravy a institucí spojených s plavbou se sešli 20. srpna 2021 na konferenci *Lodě na vltavské vodě*. Projednával se rozvoj na Vltavské vodní cestě i cyklostezka, která spojí Lipno s Týnem nad Vltavou. Podle statistik zájem o řeku každoročně roste. Láká turisty i místní obyvatele.

Konference byla součástí třetího ročníku festivalu vodní turistiky *Lodě na vltavské vodě*, který má za cíl prezentovat široké veřejnosti, jaké možnosti splavněná Vltava nabízí. Na konferenční den navazuje sobotní program, během kterého si mohou lidé zdarma vyzkoušet celou řadu aktivit. Mimo jiné například lodní linky, půjčovny paddleboardů, nebo třeba ferratu u Hluboké.

Během konference samotné byla představena celá řada plánů. Povodí Vltavy dokončuje v lokalitě pod Dlouhým mostem v Českých Budějovicích výstavbu 255 metrů dlouhého vývaziště pro malá plavidla, které umožní uživatelům plavby navštívit město a jeho zajímavosti. Povodí Vltavy také pokračuje v modernizaci lodního výtahu přes hráz vodního díla Orlík. Ten od příští plavební sezóny umožní převážet plavidla v nové kabině, a to o délce až 10 m a hmotnosti 6,6 t. Náklady na modernizaci lodního výtahu činí 122 mil. Kč a jsou financovány ze SFDI. „**Nárůst počtu proplavených lodí přes plavební komory na hornovltavské vodní cestě v posledních třech letech ukazuje zvýšený zájem našich spoluobčanů o sportovní plavbu a pobyt na vodě. Spolu s aktivitami destinačních společností, navazujících na plavbu, se stává Jihočeský kraj ještě atraktivnějším pro turistiku,**“ uvádí generální ředitel Povodí Vltavy Petr Kubala.

Společně s rozvojem vodní cesty probíhá také realizace Vltavské cyklostezky, která propojí Lipno s Týnem nad Vltavou. Budování celé trasy probíhá v jednotlivých etapách, které postupně spojí již existující úseky cyklostezek kolem řeky. Jihočeský kraj v tomto roce zadal studii proveditelnosti na zhruba 77 km trasy od Českého Krumlova do Hněvkovic a od Vyššího

Brodu do Českého Krumlova. Do konce roku 2022 by pak mělo být například propojeno Lipno s Vyším Brodem. „**Vltavská cyklostezka je projekt evropského formátu, který významně zvýší atraktivitu jižních Čech v oblasti cestovního ruchu. Téměř 154 kilometrů dlouhá trasa kopírující tok Vltavy je srovnatelná s dálkovými cyklostezkami v Porýní nebo kolem Dunaje a má tak potenciál umístit náš kraj na cyklistickou mapu Světa,**“ říká hejtman Jihočeského kraje Martin Kuba.

Od roku 2019, kdy se odborná konference konala poprvé, bylo splněno nebo uvedeno do procesu sedm z devíti hlavních vytyčených cílů. „**Díky konferenci se nám podařilo propojit jednotlivé zainteresované strany a rozvoj Vltavské vodní cesty tak probíhá koordinovaně. Na hlavní cíle a jejich realizaci se navázala řada dalších projektů i ze soukromého sektoru a splavněná Vltava se tak otevřela široké veřejnosti. Její nabídku dnes využívají místní obyvatelé i návštěvníci jižních Čech,**“ hodnotí situaci David Šťastný, předseda destinační společnosti Českobudějovicko – Hlubocko, která je pořadatelem konference.



Primátor Českých Budějovic Jiří Svoboda během představil rozvojové plány jihočeského krajského města na soutoku Vltavy a Malše



Konference *Lodě na vltavské vodě* se odehrála nedaleko staveniště nového pravobřežního přístaviště v centru Českých Budějovic

Přístavy Bařova kanálu zařily úspěšnou plavební sezónu

Bařův kanál opět potvrdil svou roli spolehlivé stálice cestovního ruchu v České republice. Do veřejných přístavů Petrov a Veselí nad Moravou provozovaných Ředitelstvím vodních cest ČR zavítaly stovky lodí a potvrdily tak úspěšnost programu výstavby infrastruktury pro rekreační plavbu. Nově modernizovaný přístav Veselí nad Moravou se stal nejen atraktivním cílem putování po vodní cestě, ale rovněž zdejší první tankovací stanice pro lodě na Moravě zaznamenala mimořádný zájem o bezpečné ekologické doplnění pohonných hmot pro další plavbu. Ministr dopravy Karel Havlíček udělil Bařovu kanálu, konkrétně Ředitelství vodních cest ČR a obecně prospěšné společnosti Bařův kanál ocenění OPERA CIVITATEM 2021 za nejvýznamnější investiční počín let 1991-2021.

Plavební sezóna 2021 ve veřejných přístavech Bařova kanálu přinesla velmi pozitivní výsledky. **V přístavu ve Veselí nad Moravou měla premiéru první čerpací stanice pohonných hmot pro lodě na Bařově kanále. O jejím úspěchu hovoří statistika, kdy se uskutečnilo celkem 431 tankování a odebráno bylo 10 000 litrů benzínu. Rekordem bylo natankování 15 lodí za den.**

„Zájem turistů na Bařově kanále dokládá, jak je potřebná síť bezpečných a ekologických tankovacích stanic. Ředitelství vodních cest ČR se snaží, aby další tankovací stanice brzy vyrostla v přístavu Petrov a nebudou chybět ani v ostatních budoucích nových přístavech v Hodoníně či ve Starém městě, které projekčně připravujeme,“ uvedl Lubomír Fojtů, ředitel Ředitelství vodních cest ČR. V letos rozšířeném přístavu Veselí nad Moravou využilo stání přes noc celkem 727 lodí. Dalších 17 lodí mělo v přístavu měsíční stání a samozřejmě také místní půjčovna lodí se svou flotilou. V každém z prázdninových měsíců zde stálo přes noc přibližně 230 lodí. Hojně byl přístav využíván i pro krátkodobé kotvení, tzn., že loď zde nezůstávala přes noc a turisté zastavili v přístavu pro návštěvu města. Takových lodí bylo během uplynulé plavební sezóny v přístavu Veselí nad Moravou celkem 965. Nashromážděné statistiky ukazují, že rozšířený přístav se těší velké oblibě návštěvníků Bařova kanálu.

Druhý veřejný přístav Petrov ležící v jižní části Bařova kanálu měl ještě úspěšnější sezónu, kdy 710 lodí, kterým bylo poskytnuto zázemí pro stání přes noc, je absolutním rekordem za celou dobu provozu od roku 2015. Měsíčně se v červenci a v srpnu jednalo o 210 lodí, jež v přístavu strávily více než 4 hodiny. V porovnání s předchozími léty se mění složení posádek plavidel a začínají převládat rodiny s dětmi.



Nové přístaviště u plavební komory Kunovský les

Foto: ČT

Do infrastruktury Bařova kanálu významně investoval také správce vodní cesty státní podnik Povodí Moravy, které kromě rekonstrukcí dalších úseků plavebního kanálu, prohrábek a oprav břehových opevnění, v srpnu dokončilo stavbu **nového přístaviště v horní rejdě plavební komory Kunovský les.**

„Nové přístaviště bude zajišťovat vyšší komfort i bezpečnost návštěvníků Bařova kanálu. Přístaviště včetně horní rejdě plavební komory je dlouhé 120 metrů a vede v 5 výškových úrovních. První část horní rejdě v délce 45 metrů bude sloužit jako prostor pro výjezd plavidel z plavební komory, dále pokračuje prostorem čerpacího stání s úvaznými prvky v délce 30 metrů. Přístaviště navazuje na čekací stání horní rejdě a vede ve třech výškových úrovních po přibližně 13 metrech,“ popisuje podobu nového přístaviště generální ředitel Povodí Moravy, s. p. Václav Gargulák.

Letošní, opět mimořádnou, plavební sezónu shrnuje Vojtěch Bártek, ředitel obecně prospěšné společnosti Bařův kanál:

„Plavební sezóna 2021 na Bařově kanálu byla stejně jako o rok dříve ve znamení probíhající pandemie. Přesto návštěvnost oproti předchozímu roku vzrostla ze 60 tisíc návštěvníků na nečekaných 75 tisíc. Nárůstu počtu turistů na palubách plavidel pomohla zejména větší vytíženost a obsazenost velkých osobních lodí a větší množství skupinových výletů. Počet návštěvníků na malých motorových člunech i na vícedenních plavbách na kajutových lodí byl téměř stejný. V rámci situace se jednalo o dobrou sezónu, ale již vyhlížíme příští, kdy očekáváme návrat školních výletů a organizovaných skupin.“



Velín nového servisního centra rekreačního přístavu Veselí nad Moravou

Přestavba krajiny - měnící se vodní cesty

Lipso v květnu 2022 přivítá Světovou konferenci vodních cest

Světová konference o vodních cestách (WCC) se bude konat od 30. května do 3. června 2022 v Kongresshalle am Zoo v Lipsku pod heslem „Přestavba krajiny - měnící se vodní cesty“. Mezinárodní konference se koná pod záštitou organizace Inland Waterways International (IWI), která podporuje ochranu, rozvoj a udržitelnou správu vnitrozemských vodních cest po celém světě. Členy IWI jsou také Státní plavební správa České republiky a společnost Plavba a vodní cesty. Od roku 1988 se konference koná každoročně v jiné zemi a setkávají se na ní odborníci, vědci, zástupci politiky a státní správy, sdružení, firmy, nadšenci do vodních sportů z celého světa, naposledy v roce 2019 v Číně a v roce 2021 v USA. V roce 2022 se WCC poprvé uskuteční v Německu.

Konference v Lipsku se zaměřuje na TRANSFORMACI ve čtyřech oblastech: Průmyslové a krajinné změny, měnící se

životní styl a pracovní prostředí, výzvy a potenciál vodních cest a živé a životaschopné vodní krajiny. Na pozadí strukturálních změn ve středním Německu - přeměny z oblasti těžby hnědého uhlí na rozmanitou a živou vodní krajinu - vás Lipsko a jeho regionální partneři zvou na zajímavé přednášky odborníků ze všech kontinentů. Diskutovat se bude o tématech vodní cesty a změna klimatu, přizpůsobení se klimatu, ekologie a příroda, kultura a krajina, cestovní ruch, hospodářství, sociologie a technologie a informační systémy. Mezi řečníky je například výkonná ředitelka společnosti Scottish Canals Catherine Topleyová, nebo evropský komisař pro životní prostředí, oceány a rybolov Virginijus Sinkevicius.

Cesta do Lipska není daleko! WCC je jedinečnou platformou pro výměnu zkušeností a prezentaci regionálního know-how.

Zde máte možnost inspirovat se mezinárodními poznatky.

Pošlete svou prezentaci!

Příspěvky na konferenci je možné zasílat až do konce března 2022!

**Veškeré informace, program konference a exkurzí,
a způsob registrace naleznete na adrese
www.wccleipzig2022.com/de**

Lipso se těší na mnoho hostů z České republiky!

WORLD CANALS
CONFERENCE

2022

LEIPZIG

30. května
- 3. června
2022

**Přestavba krajiny –
vodní cesty v
proměnách času**

**Reshaping landscapes –
Waterways in transition**

**Středoněmecká vodní krajina
a strukturální změny - od hnědého uhlí
po cestovní ruch na světové konferenci
vodních cest 2022 v Lipsku. Buďte u toho!**

Více informací a registrace na
www.wccleipzig2022.com



Druhá pražská slalomová dráha: ŠTVANICE

Tomáš Kolařík

Foto: Archiv autora



Současná podoba „slalomky“ na Štvanici při vypuštěné vodě

Ve svém článku Ing. Josef Podzimek popsal začátky slalomové dráhy v pražské Troji, která je nejslavnější českou divokou vodou. Praha má však ještě druhý, méně známý, areál vodních sportů – u ostrova Štvanice.

Zatímco první areál v Troji vznikl v roce 1974, slalomová dráha na Štvanici vznikla o 10 let později a byla uvedena do provozu v roce 1985.

Základní parametry slalomové dráhy Štvanice

Tréninková dráha A

| | |
|------------------------------|-------------|
| Celková délka dráhy upravené | 310 m |
| Využitelný spád | 2,65 m |
| Základní šířka | 16 m |
| Hloubka vody | 60 – 100 cm |

Alternativní tréninková dráha B (odlehčovací koryto)

| | |
|------------------------------|-------------|
| Celková délka upravené dráhy | 100 m |
| Využitelný spád | 2,05 m |
| Základní šířka | 27 m |
| Hloubka vody | 60 – 120 cm |

Důvodem ke vzniku byla kompletní modernizace plavebních komor Štvanice v rámci statického zabezpečení při ražbě tunelů metra C poměrně mělko pod dnem Vltavy. Jednalo se o masivní investiční akci, při které mělo dojít k vyztužení dna kanálu a s ohledem na již úspěšně provozovanou slalomovou dráhu v Troji přišel nápad ze strany ČSTV k realizaci druhé „divoké vody“ v Praze.

Zajímavostí tohoto areálu je, že se na něj dá dostat pouze po vodě z ostrova Štvanice. K areálu není přímý přístup ani zde neexistuje žádné zázemí loděnice. Při pátrání v projektové dokumentaci jsem našel zajímavý výkres znázorňující „mobilní loděnici,“ jakýsi karavan umístěný na terase na pravém břehu, který by zřejmě v případě povodní zajel do vodotěsné garáže,

kde by velkou vodu bezpečně přečkal.

Areál byl ale plně uveden do provozu až po velkých povodních v letech 2002 až 2003, kdy byl zmodernizován a doplněn o překážky. Nápad na využití areálu Štvanice prý vzešel od dvojnásobné olympijské vítězky a mistryně světa i Evropy Štěpánky Hilgertové, která nový kanál v roce 2003 osobně pokřtila sklenkou šampaňského v den svého svátku. Dnes je areál spravován Armádním sportovním centrem Dukla Praha. V současné době se jedná



1.1.b Údaje o zpracovateli projektového úkolu

Sportprojekt
projektová a vývojová organizace ČÚV ČSTV
Malakovského sady 12/ Praha 2

Ředitel : s. Jiří S k á c e l
Atelier 02
Podolská 5/90, Praha 4
Hlavní inženýr : Ing. Milan Miškovský /43 45 86/
středisko 021
vedoucí střediska : Ing. M. Hanzl
vedoucí projektant akce : ing.arch. Jan Louda

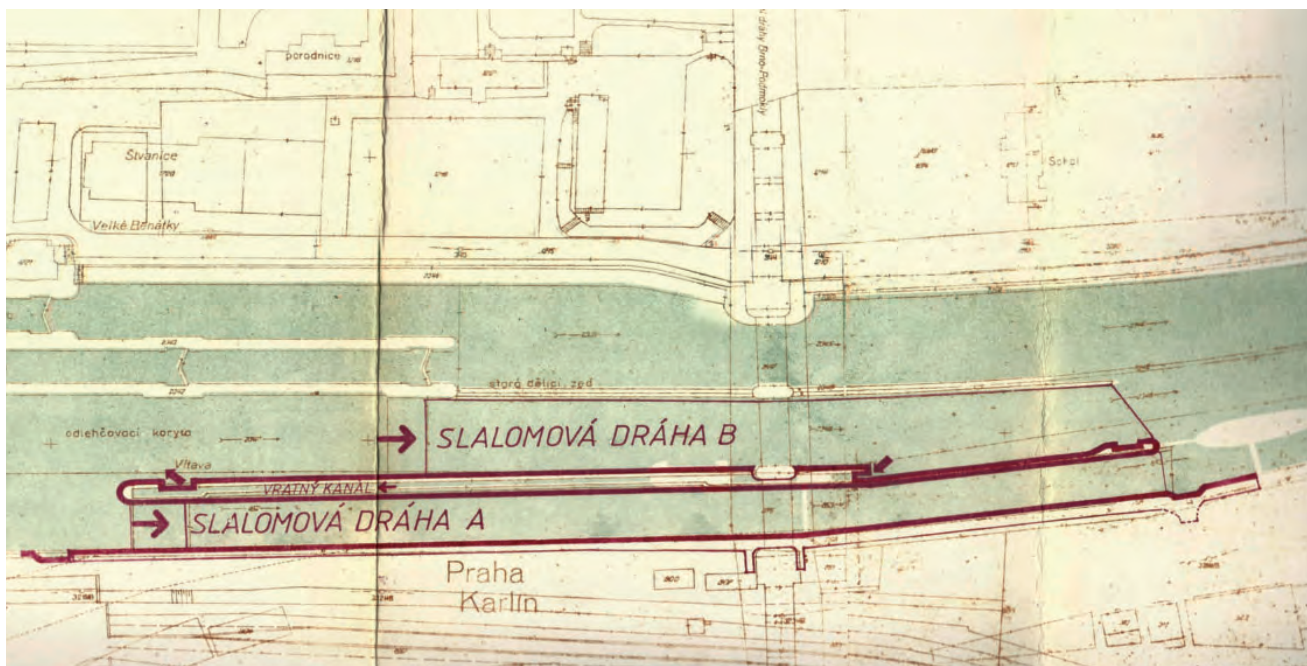
- urbanisticko-architektonické stavební řešení, sítě : Ing. arch. Tomáš Kulík
Ing. arch. Jan Louda

Hydrotechnické řešení : Ing. Jan Nárovec
Ing. Petr Forman

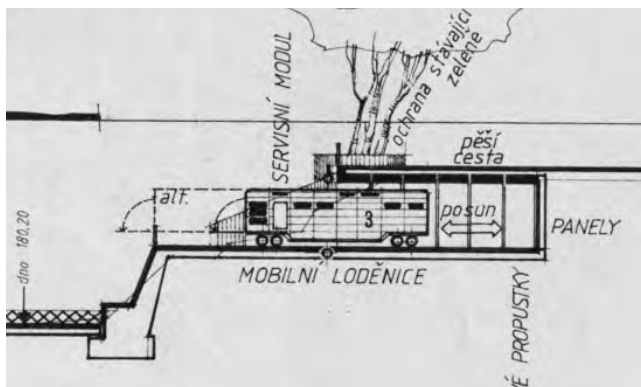
- Propečet, ekonomika : Ing. Jarmila Burleová

Odberná konzultace : výbor svazu kanistiky ČÚV ČSTV
komise výstavby
Ing. Milan Hanek

Projektovní tým umělé slalomové dráhy Štvanice



Situace umělé slalomové dráhy Štvanice



Detail „mobilní loděnice“



Modernizace plavebních komor a stavba umělé slalomové dráhy Štvanice

o dalších plánech na modernizaci a rozšíření areálu o první říční surfovou vlnu v Praze, a bude tak možné si tu zajezdit nejen na kajaku, ale i na surfu. Provozovatelem tratě se nově stává uskupení složené z vodáků různých disciplín nazvané Vlny Štvanice. Podle předsedy spolku Martina Leskovjana je v plánu

i další rozvoj tratě pro vodní slalom a vybudování zázemí (půjčovna vodáckého vybavení, loděnice, kavárna), lepší zpřístupnění sportoviště a přestavba slalomové dráhy podle moderních trendů. Cílem spolku je zpřístupnit trať na Štvanici všem vodákům, nejen profesionálním jezdcům.



Vizualizace modernizace slalomové dráhy

Bedřich Feuerstein

Praha-Paříž-Tokio



10. 11. 2021 – 15. 5. 2022

Výstava se koná v Národním technickém muzeu
Praha 7, Kostelní 42

www.ntm.cz



VE SPOLUPRÁCI



PARTNER VÝSTAVY

Nymburk

PARTNER NTM



HLAVNÍ MEDIÁLNÍ PARTNER



MEDIÁLNÍ PARTNER



Je to již 10 let co od nás odešel Ing. Miroslav Němec

(*6. 5. 1954 - †5. 11. 2001)

S Mirkem jsem se setkal poprvé v oddělení technického rozvoje Povodí Vltavy, kam nastoupil, myslím, někdy v roce 1978. Od těch dob byly naše cesty téměř stále společné. Měl tehdy za sebou krátkou pracovní epizodu v brandýské panelárně, o níž vyprávěl pěkné historky: „Dělníci tam byli zvyklí, že dostávají prémie automaticky, bez ohledu na výkon. To jsem naivně změnil hned první měsíc. Hnali mne pak lopatami a krumpáči přes celou plochu.“ Už na této epizodě byl patrný jeden z jeho povahových rysů - práce má být vykonána a za ni přísluší spravedlivá odměna, v dobrém i zlém. A ještě něco: je-li něco správné, má se to tak udělat, následky nenásledky. Vždy se divil, že by na věci mohl někdo pohlížet jinak.

Způsob jeho práce byl osobitý. Ještě než vzal tužku (později počítač) do ruky, měl jasnou představu o výsledku své práce. Jako sochař, který při pohledu na připravený kámen již vidí, jaká socha se „uvnitř“ skrývá a zbývá jen ji z toho kamene dlátem vysvobodit. Pracoval vždy rozvážně a nenechal se vyrušovat (Zvoní telefon. „Proč to, Mirku, sakra nezvedneš?“ Bezelstná odpověď: „Já přece žádný hovor nečekám...“). V jeho zdánlivě klidném tempu byla ohromná efektivnost. O tom svědčí desítky prací, vždy naplněné invencí a promyšleností. Do každého problému se znovu naplno ponořil a přinesl mu nejen povinné penzum, ale i velkou erudici a spoustu neotřelých nápadů. Myslím, že se stal jedním z nej-



Ing. Němec večer po exkursi na německých vodních cestách

i jeho pověstné kuchařské umění, kterým občas ochotně a s radostí potěšil všechny kolegy a radoval se, že všem (a i jemu) opravdu chutná.

Bylo na něho spolehnutí, že co slíbí, také splní. Vždy udělal, co bylo potřeba. Až teprve v pondělí 5. listopadu 2001 udělal něco, co určitě dělat neměl a co nikdo nečekal. Ve věku 47 let a 6 měsíců náhle zemřel. Bude chybět všem. Manželce Lence, dceři Marcele, synu Adamovi, spolupracovníkům z akciové společnosti Vodní cesty, kolegům z oboru, a v



Ing. Miroslav Němec (vlevo) s kolegy v italské Chiogli

V technickém rozvoji Povodí Vltavy s námi prožil všechny krásné technické počiny a byl jejich aktivním spoluvůrcem. Jezy, plavební komory, řada malých vodních elektráren, čerpací prám, plovoucí elektrárny. Když kolem roku 1981 vrcholil tehdejší spor o pilířové vodní elektrárny v Modřanech a Klecanech, projektoval jako vždy velice pečlivě a zaníceně, ačkoliv sám o jejich funkci pochyboval. Tehdy se mezi ním a naším tehdejším šéfem Ing. Podzimkem odehrál následující rozhovor:

„Proč na tom tak dřeš, když máš jiný názor?“

„Přece abych Vám dokonale prokázal, jaká je to blbost!“

výraznějších a nejkvalitnějších projektantů v oboru, ačkoliv jeho skromnost mu bránila se osobně prosazovat a zviditelňovat.

Vzpomínat ale budeme nejenom na jeho práci. Celé roky byl jedním z duchů kolektivu, jehož atmosféru spolytvářel. To se osvědčilo nejen po dlouhá léta v Povodí Vltavy, ale i později, když jsme jako tým přešli nejprve v roce 1990 do Etmasu a.s., a i po našem osamostatnění do firmy Vodní cesty v roce 1994. Smysl pro humor, pro dobrou pracovní pohodu, pro loajalitu vůči týmu - to vše jsou atributy, které potvrdí každý ze spolupracovníků a určitě ještě něco přidá. Snad nebude neslušné připomenout



Mirkovo kuchařské zanícení

neposlední řadě panu Ing. Liboru Zárubovi, s nímž v posledních měsících hodně spolupracoval na studii plavebních zařízení vodních děl Orlík a Slapy. Absurdní shodou okolností je právě v tomto čísle časopisu článek na toto téma, jehož je Ing. Němec spoluautorem. Jsou tu zveřejněny i výkresy zdvihadel Orlík a Slapy, jeho poslední technický počín.

Věřím, že dohlédne až sem mezi nás, že jeho životní i pracovní dílo nezůstane torzem.

Ing. Petr Forman
Vodní cesty a plavba č. 3/2001 ■



Vystrojení plavební komory České Vrbné



Pojízdné hrazení v ústí Certovky do Vltavy



Plavební komora Hluboká nad Vltavou



Dodávka linky na drcení kameniva,
kamenolom Brant



Zdvízná lávka a provizorní hrazení
Sportovní přístav Hluboká nad Vltavou



Strojírny Podzimek, s.r.o.,
Čenkovská 1060, 589 01 Třešť

www.strojirny-podzimek.cz



Vzpěrná vrata v přístavu Praha-Libeň

Život není takový – je úplně jiný (84)

Ing. Josef Podzimek

Co se stalo,
nemůže se odestát.

Jiří Stránský

Velká část našeho exportu potřebuje vodní cesty.

T. G. Masaryk

Všechno, co za to stálo,
již bylo promyšleno,
a proto se musíme pokusit
promyslet to ještě jednou.

J.W. Goethe

Neuvěřím, dokud si to nepřechtu.

Marcus Valerius Martialis

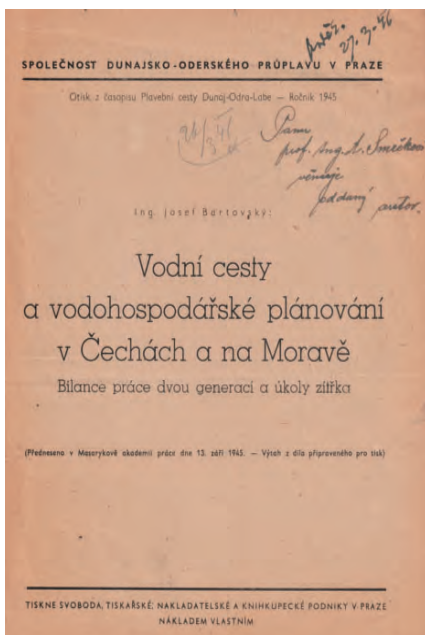
Číst je důležité. V minulém čísle našeho časopisu jsem si myslel, že vše dobré pro průplav Dunaj-Odra-Labe skončilo únorovým vítězstvím dělnické třídy v roce 1948. Mýlil jsem se. Posudte sami.

Ihned po druhé světové válce vyšel tiskem výťah z přednášky, kterou v Masarykově akademii přednesl 13. září 1945 Ing. Josef Bartovský. Krátce na to v roce 1946 vyšla rozsáhlá publikace od téhož autora s názvem Vodní cesty a vodohospodářské plánování v Čechách a na Moravě.

Bilance práce dvou generací a úkoly zítřka

Na této publikaci, kromě následujících moudrých, mě zaujalo věnování autora prof. Ing. A. Smrčkovi. Z této mimořádně odborné publikace ocituji pouze odstavec z úvodu: „Bylo prozíravým činem využití zájmu okupantů o budování průplavu Dunaj-Odra-Labe, projeveného vynucenou smlouvou

s naší vládou. Organizace projekčních prací s využitím všech našich vynikajících sil odborných znamenala přípravu pro budoucnost naší vlasti po dosažení vítězství, v pevné víře očekávaného.“ Připojím ještě jeden odstavec ze závěru knížky: „Stavba dokonalých vodních cest a jejich využití, dokonalé hospodaření se zásobami vody a vodní energie zajistí lidu práci a chléb, vydatně přispěje k zvýšení sociální, hospodářské a kulturní úrovně národa, a je tedy důležitou složkou úspěšného vývoje státu.“ A přidám jednu mapu.



Dunajsko-oderský a Labsko-dunajský průplav v síti středoevropských vodních cest

(Náčrt z roku 1938.)

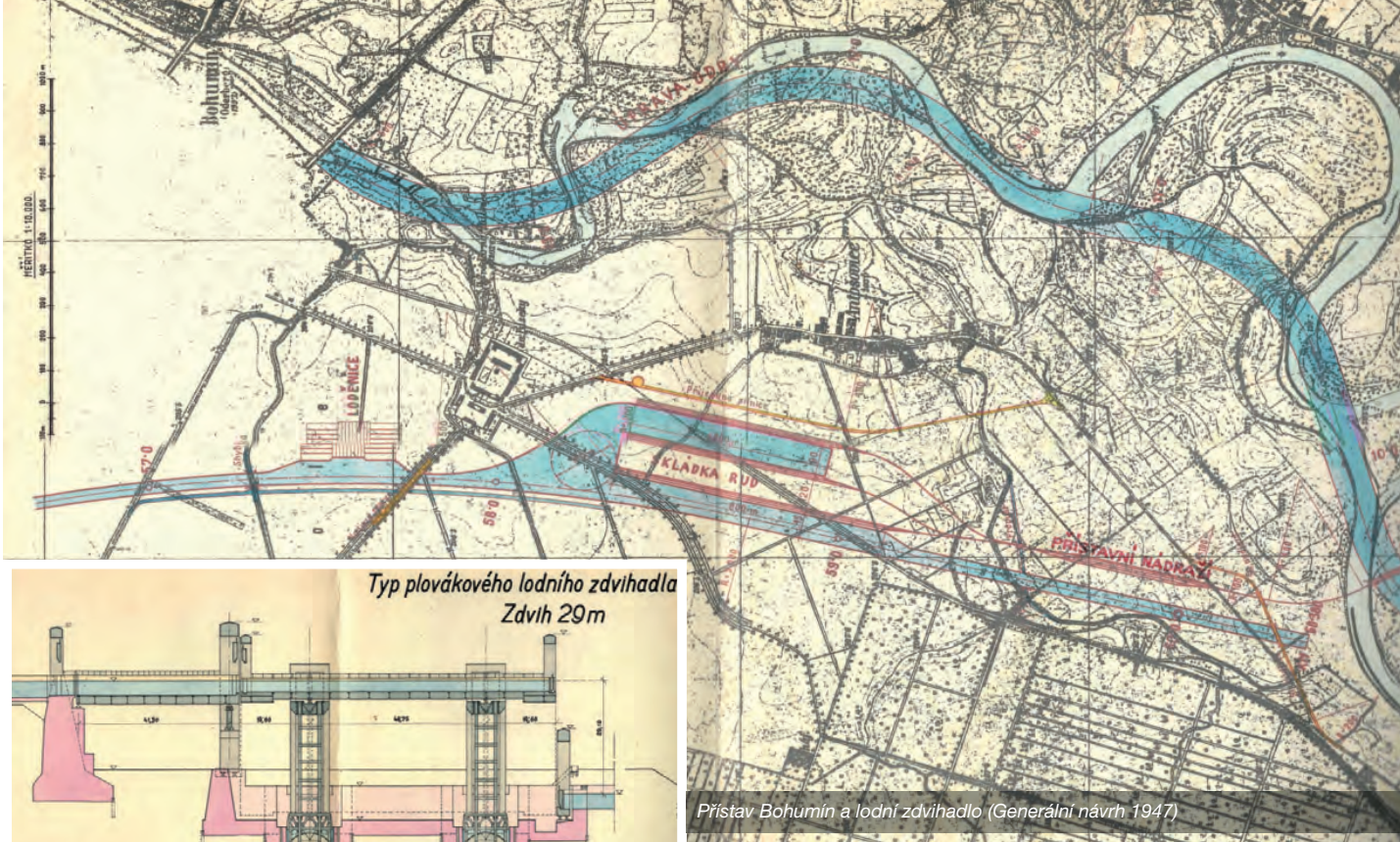
(Plán 9)

| Pol. | O z n a č e n í | Míry | Projekt D.—O. průplavu z roku | | | P o z n á m k a |
|------|--|---|---------------------------------------|---|---|---|
| | | | 1910 | 1938 | 1942 | |
| 1. | Délka průplavu | kilometrů | 274a) | 263b) | 261b) (310c) | a) trať Vídeň—Moravská Ostrava, b) trať Děvín—Moravská Ostrava, c) Děvín—Kozlí, Moravská Ostrava—Kozlí dlouhá 46 km, výška (spád) celkem 38 m, plavební komory 4, spád 7—11 m. |
| 2. | Překonaná výška z Dunaje do Odry | metrů | 193a) | 218b) | 218b) (256)c) | |
| 3. | Stupně průplavu: plavebních komor spády plavebních komor zdvíhadla výška zdvíhu | počet počet metrů počet metrů | 29a) 29 2—8 — | 32b) 32 4—9 — | 15b) 11 5—16 4 20—47 | |
| 4. | Lodě: únosnost délka šířka ponor | tun metrů metrů metrů | 650 65 9,2 1,80 | 1000*) 80 10 2,0 | 1000 80 10 2,0 | *) Středoevropský typ, předepsaný pro čs. splavnované řeky a pro průplavy ministerstvem veřejných prací v roce 1922. |
| 5. | Příčné profily: šířka v hladině největší hloubka vody průřez profilu vody poměr průřezu lodí a vodou | metrů metrů m ² asi | 29,2 3,0 63,1 1:4,3 | 34,0 3,5**) 86,0 1:4,75 | 45,0 3,5***) 117,0 1:6,5 | ***) V násypu hloubka 4 km. |
| 6. | Rozměry plavebních komor: užitečná délka šířka v ovlaví hloubka záporníku roční výkon | metrů metrů metrů mil. tun | 67,5 ¹⁾ 9,7 3,5 — | 85 ²⁾ 12 3 8—11***) | 225 ³⁾ 12 3 13—15***) | ¹⁾ Na každém stupni 1 s dvěma bočnými nádržemi, ²⁾ na každém stupni 2 bez bočných nádrží, ³⁾ na každém stupni 2 bez bočných nádrží, ***) průměrná doba plavby ročně 285 dní (198 dní po 16 hodinách, 87 po 16 hodinách, zátěž hlavním směrem 80%, druhým 20%, průměr obou směrů 50%). |
| 7. | Roční doprava: počáteční konečná (průměr) | mil. tun mil. tun | 0,8 3,3 ⁴⁾ | 1,6 5,2—12 ⁵⁾ | 3,0 9—20 ⁶⁾ | ⁴⁾ Po 10 letech, ⁵⁾ po 5 letech, ⁶⁾ po 10 letech (při 24 hod. provozu až 25 mil. tun). |
| 8. | Stavební náklady: celkem na 1 kilometr | mil. Kč mil. Kč | 1820 ⁷⁾ 6 | 2000 ⁸⁾ 6,1 | 8000 ⁹⁾ 6 | ⁷⁾ , ⁸⁾ , ⁹⁾ výpočty z neúplných projektů a optimistickými před- poklady podkalkulováno, ad ⁸⁾ jen pro oblast t. zv. pro- tektorátu. |
| 9. | Potřeba vody pro jedno proplavení na stupni vysokém | m ³ | 5500 ¹⁰⁾ | 8200 | 25.000 ¹¹⁾ | ¹⁰⁾ Pro stupeň 8 m vysoký (pro 16 m vysoký as o 100 % více). |
| 10. | Roční spotřeba vody pro dopravení 11 mil. tun na stupni 16 m vysokém | mil. m ³ | 74 ¹⁰⁾ | 110—124 | 137—140 ¹¹⁾ | ¹¹⁾ Kalkulace Ing. Rosíka (Plavební cesty Dunaj—Odra— Labe 1946, č. 1—3). |

⁹⁾ Po roce 1943 se navrhuje dvojice plavebních komor dl. 185 m, šířka hladiny v průplavu 41 m.

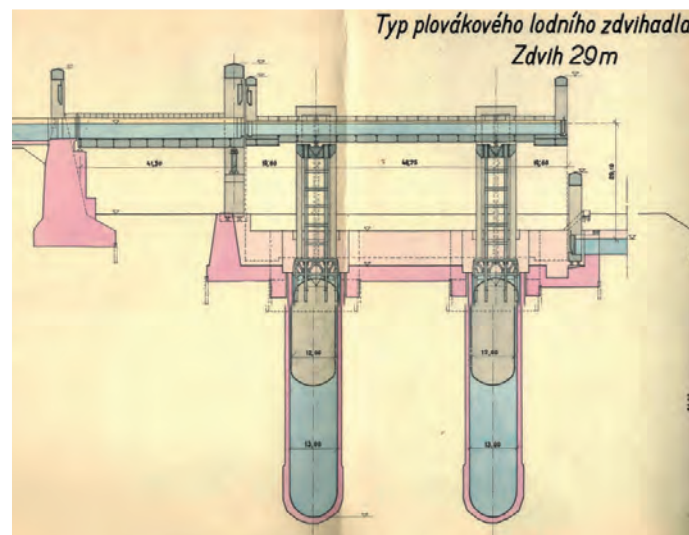
Předpokladem pro stavbu průplavu na československém území bylo dokončení německé části průplavu „Odersko-dunajského kanálu.“ Němci, jak uváděl Ing. Bartovský byly pro stavby vodních cest zcela mimořádně zaujatí. Zájem o budování vodních cest a průplavu Dunaj-Odra-Labe se objevuje i v časopisu Hospodářství a obchod z dubna 1946.

Ředitelství pro stavbu vodních cest v Praze v roce 1947 zpracovalo Generální návrh na prodloužení Oderské vodní cesty do Ostravy. Ten většinou vycházel z původních německých plánů, které se zásadně vyhýbali využití říčních toků všude se to bylo možné. V zásadě se jednalo o paralelní plavební kanály. Uvádím zde plán na výstavbu „ostravského“ přístavu u Bohumína



Přístav Bohumín a lodní zdvihadlo (Generální návrh 1947)

Typ plovákového lodního zdvihadla
Zdvih 29m



1. ledna 1949 zřízen národní podnik Československá plavba labská

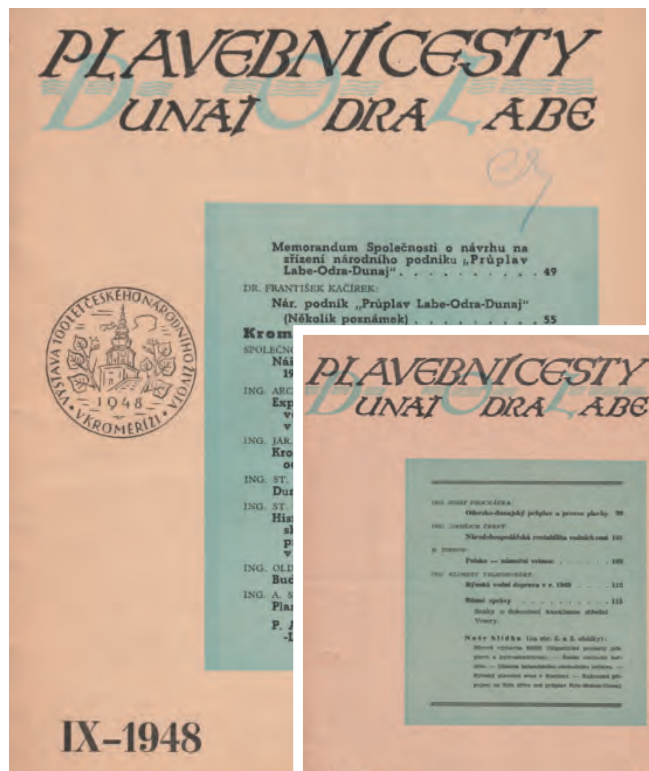
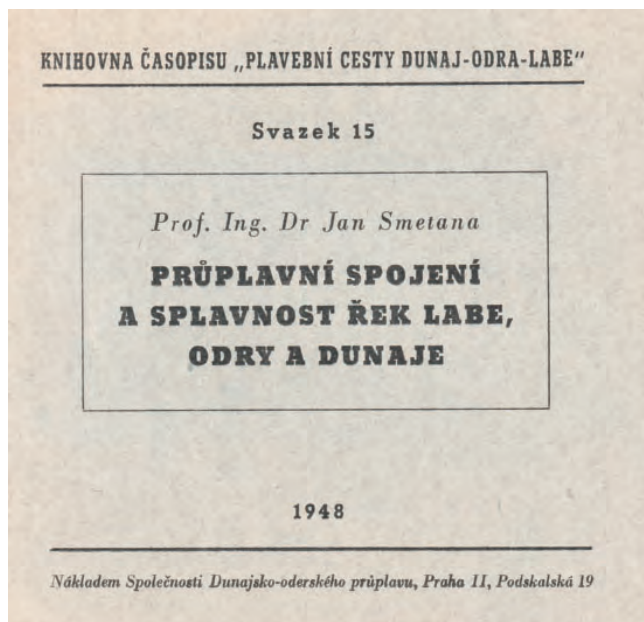
1949 – zrušeno Ředitelství pro stavbu vodních cest v Praze

Je to neuvěřitelné, ale stále v této době vychází časopis Plavební cesty Dunaj–Odra–Labe.

Tento odborný časopis byl zrušen až v roce 1950. Z tohoto posledního čísla cituji: „Tranzitní kanál Odra–Dunaj bude zbudován sjednoceným úsilím dvou bratrských národů – polského a československého. Byly již započaty práce na vybudování prvního úseku kanálu v délce 80 km.“

a také velmi zajímavý návrh plovákového lodního zdvihadla pro navazující trasu v oblasti Ostravy.

Po únorovém vítězství dělnické třídy 1948 byl podán návrh na **založení národního podniku pro stavbu průplavu D-O-L** a byla vydána knížka od prof. Ing. Dr. Jana Smetany pod názvem Průplavní spojení a splavnost řek Labe, Odry a Dunaje.



XI-1950 **5**

Ještě stále myšlenka průplavu D-O-L žije. V roce 1949 byl vydán Pamětní spis společnosti Dunajsko-oderského průplavu: Průplav Labe-Odra-Dunaj.



Úřad předsednictva vlády.

Příloha k č.j. 7769/taj./1952.

T A J N Ě !

Seznam usnesení

tajné části 206. schůze páté vlády, konané dne 26. srpna 1952.

Manipulační řád pro distribuci průmyslové vody na Ostravsku pro případ nízkých vodních stavů a opatření k zajištění průmyslové vody na Ostravsku.

Listy ministra stavebního průmyslu ze dne 24. července 1952 č.j. M 2138 taj.-1952 a ze dne 23. srpna 1952 č.j. M 2933 taj.-1952.

Navazuje se na usnesení 184. schůze, konané dne 25. března 1952, bod 1/.

7/ Vláda

a/ zmocňuje ministra stavebního průmyslu, aby vydal manipulační řád závazný pro distribuci průmyslové vody na Ostravsku pro případ nízkých vodních stavů podle přílohy citovaného listu ministerstva stavebního průmyslu a kontroloval jeho provádění;

b/ ukládá ministru stavebního průmyslu aa/ zajistit výstavbu přehrady na Stonávce u Těrlicka tak, aby již během stavby koncem roku 1955 bylo možno začít s postupným odběrem a vypouštěním vody z nádrže,

bb/ zajistit dokončení plánované úpravy rybníka v Olšínách pro nalepšování průtoku v Olši za nejnižších vodních stavů do 31. března 1953, projekt úpravy rybníků u Bartošovic do 31. října 1952, provedení úpravy do 30. června 1953, dát s urychlením přezkoušet možnost obnovení rybníků u Dol. Benešova tak, aby po příznivém výsledku přezkoušení byl ještě v roce 1952 vypracován projekt a započato se stavbou.

cc/ až na další zastavit veškeré přípravné a studijní práce pro Dunajsko-oderský průplav, zajistit dokumentační materiál a použít uvolněných sil pro urychlené vypracování projektové a rozpočtové dokumentace přehrad a rybníků, uvedených pod písm. aa/ a bb/, po případě pro jiné neodkladné práce;

4/ Vláda

a/ bere se souhlasem na vědomí zprávu o stavu studijních, výzkumných a projekčních prací pro Dunajsko-oderský průplav;

b/ ukládá ministru stavebního průmyslu, aby učinil opatření, aby v rámci Vodo hospodářského rozvojového střediska aa/ byl do konce r. 1952 sestaven sešnorý přehled dosud vypracované technické - hospodářské dokumentace,

bb/ bylo zajištěno plnění nutných úkolů, které vyplynou z územního plánování, geologického průzkumu, projektování a provádění investic v zájmovém pruhu trasy Dunajsko-oderského průplavu tak, aby budoucí výstavba tohoto průplavu nebyla ztížena, případně znemožněna,

cc/ celý vypracovaný dokumentační materiál byl spravován a udržován v takovém stavu, který by zaručoval jeho využití i pro jiné účely a byl připraven k použití v případě, že výstavba Dunajsko-oderského průplavu se stane aktuální.

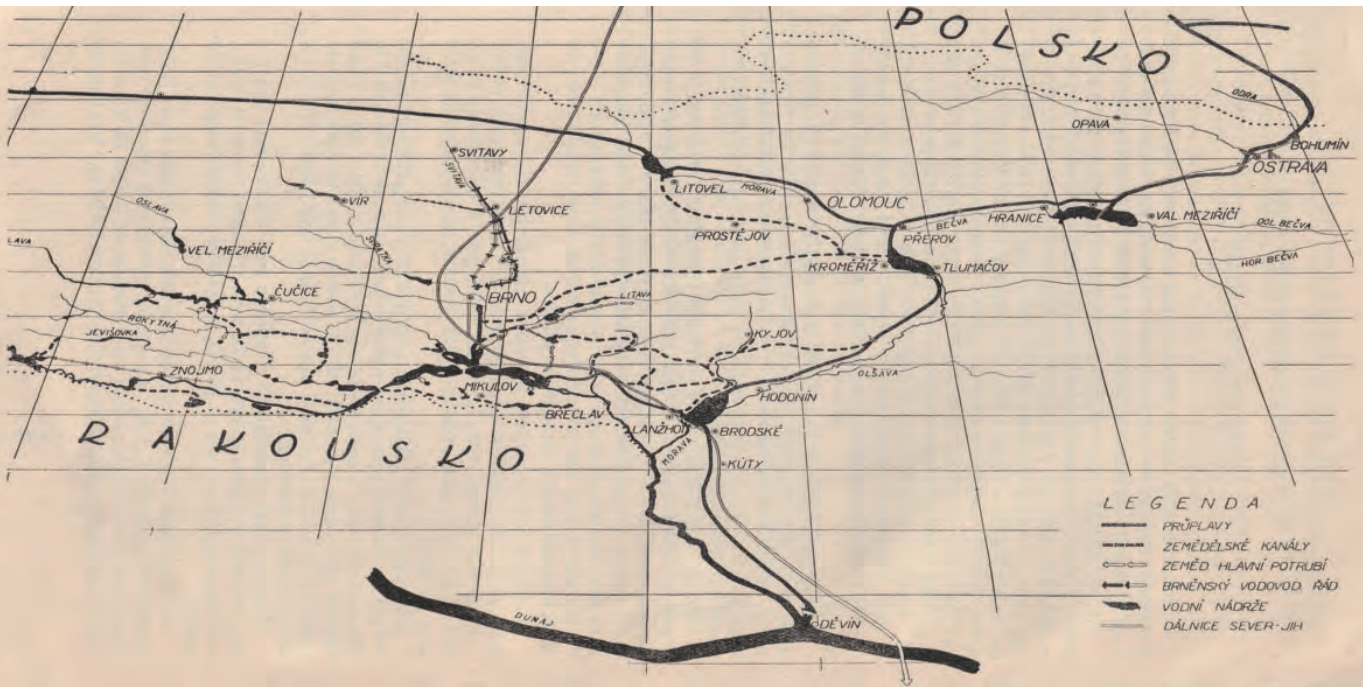
Provádě: ministr stavebního průmyslu v dohodě se zúčastněnými členy vlády.

Naše čtenáře opět upozorňuji na tři důležité aspekty:

- práce na D-O-L jsou zastaveny, aby projektanti a peníze mohly být přesunuty na výstavbu ocelového srdce republiky na Ostravsku;
- tedy zastavení prací nikoli z principu, nepochopení a zloby, ale pro peníze;
- územní ochrana, která se tehdy nazývala „zájmový pruh trasy Dunajsko-Oderského průplavu“, (nyní „územní rezerva“) musí být chráněna tak, aby budoucí výstavba průplavu nebyla ztížena, případně znemožněna;
- veškerá dokumentace musí být chráněna, aby byla připravena k použití v případě, že výstavba Dunajsko-Oderského průplavu se stane aktuální.

Čtenářům se omlouvám, že cituji dvakrát, jak i tehdejší socialistická vláda myslela na budoucnost země. Tomu odpovídá i skutečnost, že nebyl namířen proti vodní dopravě, neboť ve stejném roce 1952 vznikla Československá labecko-oderská plavba, národní podnik. Tomu odpovídá i Státní vodo hospodářský plán, zpracovaný v roce 1949-1953, který uvažuje s budoucím průplavem D-O-L. V tomto duchu je zpracována i publikace prof. Ing. Dr. Františka Jermáře, která vyšla v roce 1954.

Konečně se toho odersko-dunajského průplavu zbavíme. Vydali jsme Usnesení vlády, konané dne 28. října 1952, ale ne na věčné časy. Všimněte si bodu cc/



Myšlenku průplavu D-O-L obhajuje i další publikace vydaná v roce 1953, která však z opatrnosti je nazvaná pouze Dunajsko-Oderský průplav. Že šlo o celý průplav D-O-L lze doložit mapou, která je součástí úvodního slova Ing. Ladislava Vavroucha.

Že naše země stále bere vodní cesty a vodní dopravu vážně lze dokumentovat v dalších letech, i když se Vám často točí hlava.

Všechny tyto myšlenky okolo průplavu Dunaj-Odra byly publikovány v roce 1958 v časopisu Věda a technika mládeži, ve kterém byl průplav názorně dokumentován pro mládež, a věřím, že i pro politiky.



Inž. dr. Karel Růžička vydal v roce 1962 překrásnou publikaci s názvem Vodní hospodářství, která se věnuje také průplavu Dunaj-Odra-Labe.



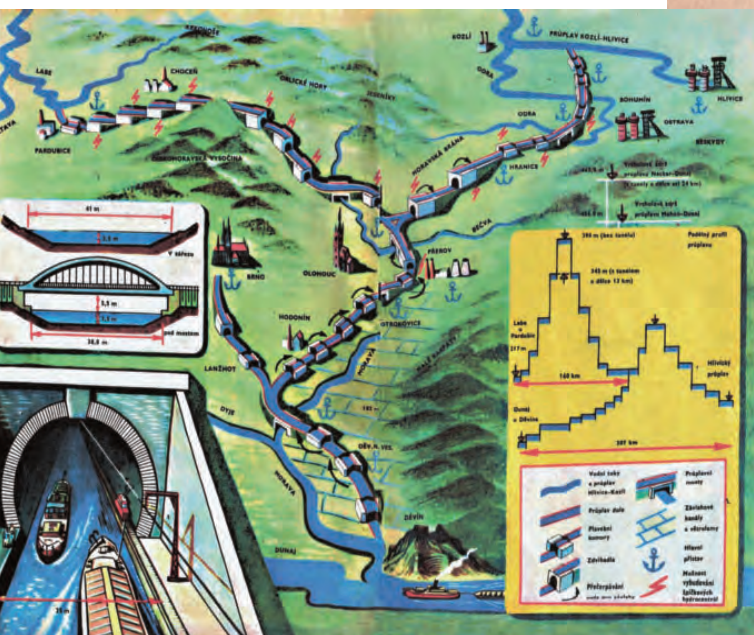
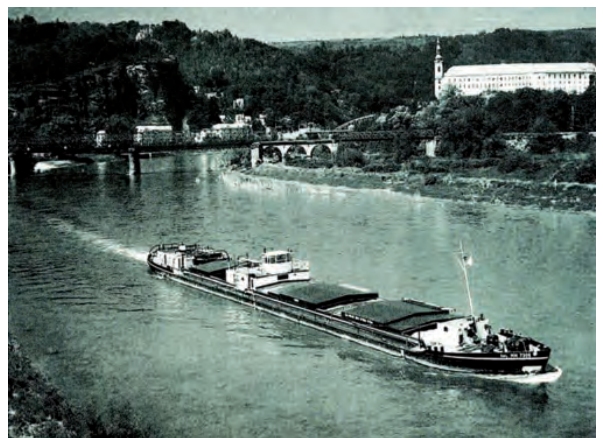
Inž. dr. Karel Růžička

VODNÍ HOSPODÁŘSTVÍ

II. přepracované vydání

*Váženému příteli,
Ing. Jos. Podpínkovi
řediteli správy D Vltavy
6.3.1967
Růžička*

Praha 1962



1958 – založeno Ředitelství vodohospodářských děl (ŘVD)
1959 – ukončena činnost společnosti Odersko-Dunajského průplavu
1960 – vznik samostatné organizace Labe-Vltava přímo řízené ministerstvem

Do této organizace jsem nastoupil na umístěnku po promoci na ČVUT Praha. Následně byl vydán zákon č. 26/1964 o vnitrozemské plavbě, z kterého otisknu pouze úvodní a závěrečné ustanovení, které ale řekne vše.

**ZÁKON č. 26/1964 Sb.
ze dne 31. ledna 1964
o vnitrozemské plavbě**

Národní shromáždění Československé socialistické republiky se usneslo na tomto zákoně:

**Úvodní ustanovení
§ 1**

Vnitrozemská plavba slouží spolu s ostatními druhy dopravy k uspokojování potřeb národního hospodářství a obyvatelstva; je třeba plavbu rozvíjet, užívat vod pro plavbu a budovat nové vodní cesty a přístavy. Při výstavbě a využívání vodních cest a přístavů musí být brán zřetel na požadavky vodní dopravy a vodních sportů v souladu s ostatními úkoly vyplývajícími z komplexního, technického a ekonomického účelného hospodaření vodou.

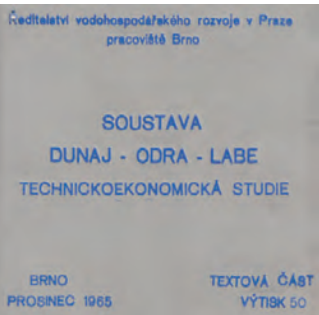
**Závěrečná ustanovení
§ 23**

(1) Při výstavbě vodních cest a provozu na nich je nutno dbát zájmů obrany republiky. Při výstavbě vodních cest uplatňuje hlediska zabezpečení obrany vojenská správa, která sleduje stav, výkonnost a uspořádání provozu na vodních cestách.

Zákon nabývá účinnosti dnem 1. dubna 1964.
Novotný v. r.
Fierlinger v. r.
Lenárt v. r.



Výše uvedené tvrzení lze dokumentovat studií z roku 1965 pod názvem Soustava Dunaj-Odra-Labe, technicko-ekonomické studie, z které cituji:



„Rozborem těchto výchozích podkladů, jejich zkoordinováním a při rámcovém přihlížení k výhledovým potřebám soustavných států byla odvozena doba realizace soustavy D-O-L na období 1976-85.“

Dále si dovoluji uvést závěry ekonomického hodnocení, které jasně uvádí hlavní výhody průplavu Dunaj-Odra-Labe pro rozvoj národního hospodářství.

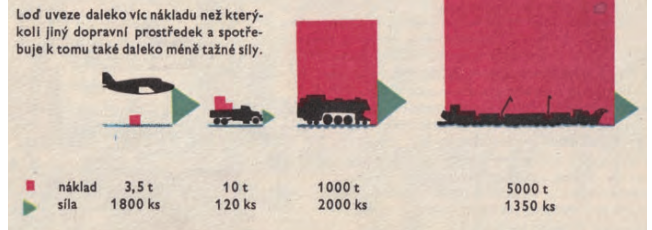
Závěry technickoekonomické studie hovořily zcela jasně!

- Soustava D-O-L přispěje i k rozvoji naší zemědělské výroby. I když nezbytný zábor půdy nebude k r. 1985 plně eliminován záбором pro zaměnitelné varianty, zůstává faktem, že soustava je vlastně převaděčem vody do závlahových oblastí, jejichž realizaci umožní a provoz zlevní.

S přihlížením i k další problematice, bylo předkládanou studií prokázáno, že navrhovaná soustava D-C-L je ekonomicky efektivní záměr a je jí určeno významné místo při zajišťování rozvoje vodního hospodářství, dopravy a výroby elektrické energie. Víceúčelnost díla zaručuje trvalou efektivnost. Ekonomickým srovnáním se zastupitelnými variantami řešení bylo prokázáno, že již v předpokládaném uvedení celé soustavy do provozu (v r. 1985) a za nejpříznivějších podmínek pro soustavu dojde k výrazné úspoře úplných vlastních nákladů proti minimálním zaměnitelným řešením.



Zaujala mě také kniha Letem ČSR, která ukazuje význam vodní dopravy a spojení Československa se třemi moři. Ilustrace v této knize mi připomněly knihu Jana Antonína Bati Budujme stát pro 40.000.000 lidí.



Obecně období 60. let bylo pro rozvoj dopravy v Československu mimořádné. V roce 1966 připlula z Egypta do Bratislavy první československá říční-námořní loď Bojnice, která předznamenala vývoj moderních plavidel na Dunaji. A především v roce 1967 byla zahájena výstavba dálnice D1 Praha – Brno. Tím, že byla zahájena dostavba dálnice dřív než průplavu Dunaj-Odra-Labe, přišlo vodní hospodářství o velké množství mechanizace a národních zdrojů, které chyběly v následujících letech pro dokončení soustavy vodních cest!





Výtisk č. 11

USNESENÍ

VLÁDY ČESKOSLOVENSKÉ SOCIALISTICKÉ REPUBLIKY

ze dne 6. července 1966 č. 232

o přípravě dokumentace průplavního spojení Dunaje, Odry a Labe

Vláda

Děle č. 258/67

I. k o n s t a t u j e , že zpráva ministra-předsedy Státní komise pro techniku a ministra-předsedy Ústřední správy vodního hospodářství o přípravě dokumentace průplavního spojení Dunaje, Odry a Labe prokazuje technickou realnost řešení tohoto díla a že je nutno zkoumat možnost jeho realizace v souladu s dlouhodobým výhledem vývoje národního hospodářství Československé socialistické republiky do roku 1980 a s přihlédnutím k zájmům zainteresovaných států. Studijní práce je nutno ukončit a přistoupit k dalším prohloubením a doplnění dokumentace spolu s komplexním porovnáním, zejména z technickoekonomického hlediska a časové návaznosti, s uvažovanými vodními díly na Dunaji;

II. u k l á d á

1. ministru-předsedovi Státní komise pro techniku a ministru-předsedovi Ústřední správy vodního hospodářství ve spolupráci s předsedou Státní plánovací komise, ministrem pověřeným vedením Ústřední správy energetiky, ministry dopravy, zemědělství a lesního hospodářství, stavebnictví

a s předsedy Západoslovenského, Jihomoravského, Severomoravského, Východočeského, Středočeského a Severočeského krajského národního výboru

a) ustavit pracovní orgán pro řízení, sledování a koordinaci komplexního posouzení výstavby průplavního spojení Dunaje, Odry a Labe včetně dunajského díla rakousko-československého u Bratislavy z hlediska ekonomické efektivity a porovnání a československo-maďarskými vodními díly na Dunaji z hlediska časového pořadí etap výstavby a předložit o výsledku zprávu vládě do konce února 1967;

b) do konce roku 1968 vypracovat generální řešení průplavního spojení Dunaje, Odry a Labe, ve kterém budou dořešeny nejdůležitější problémy z hlediska technického, ekonomického a mezistátního, a pokud jde o územní důsledky tohoto díla;

2. ministru-předsedovi Ústřední správy vodního hospodářství ve spolupráci s ministrem dopravy

a) připravit do 31. prosince 1966 z vypracovaných technickoekonomických studií stručný a věcný materiál o systému Dunaj - Odra - Labe pro jednání v Radě vzájemné hospodářské pomoci, Evropské hospodářské komisi a popřípadě pro dvoustranná jednání, na jehož základě by mohlo být jednání o možnostech spolupráce nebo účasti (i netradičními formami) jednotlivých zemí při výstavbě průplavního spojení;

b) informovat orgány Rady vzájemné hospodářské pomoci o výsledcích studijních prací na průplavním spojení Dunaje, Odry a Labe a projednat za účasti příslušných orgánů možnosti spolupráce členských zemí Rady vzájemné hospodářské pomoci na jeho výstavbě;

3. ministru zahraničních věcí maximálně využít dvoustranných mezistátních jednání a Evropské hospodářské komise Organizace spojených národů ke zjištění možnosti spolupráce zainteresovaných členských zemí Evropské hospodářské komise na výstavbě průplavního spojení Dunaje, Odry a Labe.

Provedou: ministr-předseda Státní komise pro techniku, ministr-předseda Ústřední správy vodního hospodářství, předseda Státní plánovací komise, ministr pověřený vedením Ústřední správy energetiky, ministři dopravy, zemědělství a lesního hospodářství, stavebnictví a zahraničních věcí, předsedové Západoslovenského, Jihomoravského, Severomoravského, Východočeského, Středočeského a Severočeského krajského národního výboru.

Jak šel čas, tak se vláda těch tří slov Dunaj-Odra-Labe přestala bát a vydala další usnesení vlády, které se zásadním způsobem vrací k přípravě průplavu. Především zadalo vypracovat generální řešení průplavního spojení Dunaje, Odry a Labe a projednat projekt se státy Rady vzájemné hospodářské pomoci i Evropské hospodářské komise OSN. Pak přišlo Pražské jaro, a průplav D-O-L začal mít zelenou.

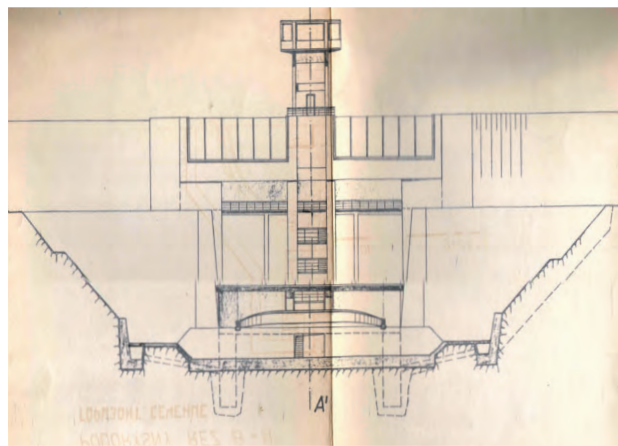
Hydroprojekt Praha v roce 1968 vypracoval Studii průplavního spojení Dunaj-Odra-Labe, ze které uvádím mapu umístění průplavu v evropské síti vodních cest.



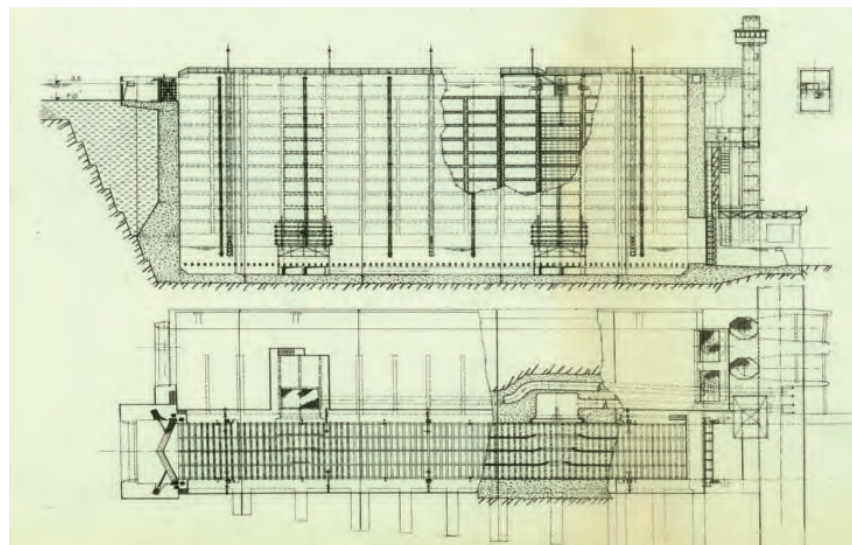
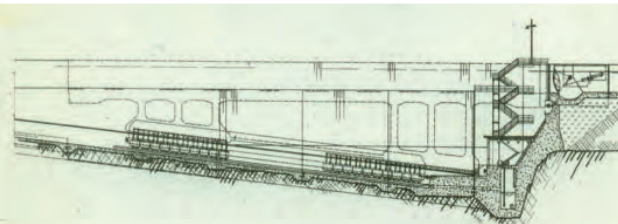
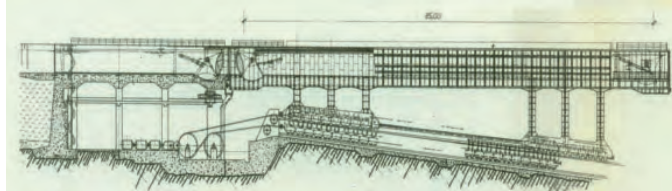
ZAPOJENÍ SYSTÉMU DOL NA SÍŤ EVROPSKÝCH VODNÍCH CEST



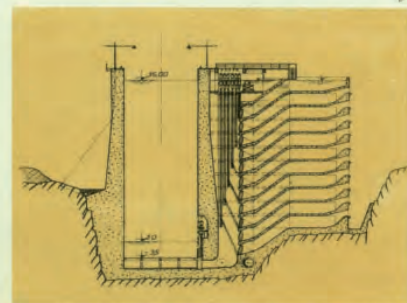
V roce 1968 na základě předešlých zkoumání vzniklo tzv. „Generální řešení průplavu Dunaj-Odra-Labe.“ Uvádím dvě ukázky pečlivě zpracované dokumentace typové vysoké plavební komory a technicky dokonalejší návrh lodního zdvihadla u obce Petruvka. **Ale aby nezůstalo jen u studií, Polská socialistická republika se rozhodla v 60. letech dokončit část průplavu Odra-Dunaj, který byl ve výstavbě již od roku 1938.** Vodní cesta o délce 4,5 kilometru (navazující na 10,5 kilometru Gliwického kanálu) byla dokončena pro zásobování chemických závodů AZOTY vodní dopravou. Právě z tohoto místa se nadále počítalo s pokračováním vodní cesty do Československa. **Bylo tak dokončeno prvních 15 kilometrů průplavu Dunaj-Odra-Labe.**



ŠIKMÉ LODNÍ ZDVIHADLO



PLAVEBNÍ KOMORA PRO SPÁD 30 m



HYDROPROJEKT PRAHA
PROJEKČNÍ A INŽENÝRSKÉ ÚSTAVY

Navíc na základě optimistických ekonomických prognóz a „tání ledu“ mezi Československem a západními zeměmi byla vyjednána dohoda se svobodným a hanzovním městem Hamburk na dotaci 25 milionů marek na stavbu průplavu Dunaj-Odra-Labe.

Dotace měla tehdy hodnotu cca. 600 milionů Kčs. Za takový obnos by se postavilo až deset plavebních stupňů na Moravě.

A pak přijely tanky bratrských armád pod vedením Sovětského svazu ...





Stavíme pro Vás již 125 let

... a tiskneme pro vás i domy





Öchranne stání Mífejovice, Instalace vysokovodních dalb v dolní rejdě pod MVE



Optimalizace tratového úseku Lysa nad Labem - Čelákovice, detail nového založení plíře P2



ZAKLÁDÁNÍ STAVEB®

ZAKLÁDÁNÍ STAVEB, A. S., K JEZU 1,
143 01 PRAHA 4 - MODŘANY, ZAKLADANI.CZ

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



Optimalizace tratového úseku Lysa nad Labem - Čelákovice, nové založení spodní stavby mostu na mikroplíotách a velkopříměrových pilotách

Vodohospodářský rozvoj a výstavba a.s.

WWW.VRV.CZ



- KONZULTAČNÍ ČINNOST
- INŽENÝRSKÉ SLUŽBY
- PROJEKTOVÁNÍ

Vodohospodářský rozvoj a výstavba a.s. je zcela nezávislou soukromou společností, plně vlastněnou českými akcionáři - fyzickými osobami. Společnost byla založena v rámci privatizace státního podniku stejného jména a stejného podnikatelského zaměření. Historie firmy sahá až do roku 1890. Služby poskytované naší společností jsou komplexní a jsou schopny pokrýt veškeré požadavky zákazníka. Sahají od primárního inženýringu zahrnujícího identifikaci řešených problémů, přes zpracování studií, finanční, ekonomické a socioekonomické analýzy, projekty financování, až po veřejnoprávní projednání staveb.