

WASSERSTRASSEN  
UND  
BINNENSCHIFFFAHRT

WATERWAYS  
AND  
INLAND NAVIGATION

# VODNÉ CESTY VODNÍ CESTY A PLAVBA

3

2017

## RENESSANCE PLAVBY NA ODŘE



1925

PŘÍSTAV KOZLÍ NA ODŘE,  
největší překladiště našeho uhlí. Denně se překládá do oderských člunů 8—9000 tun uhlí. Čs. plavební akc.  
společnost obstarává tu se svými 12 parníky a 80 vlečnými čluny 48% veškeré dopravy proti proudu.

Vydává

PLAVBA o.p.s.  
A VODNÍ CESTY



**Povodí Labe, státní podnik**

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



**Povodí Vltavy, státní podnik**

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



**Povodí Moravy, s.p.**

Dřevořská 11, 602 00 Brno  
Tel.: +420 541 637 111 E-mail: [info@pmo.cz](mailto:info@pmo.cz)  
[www.pmo.cz](http://www.pmo.cz)



**NDCon s.r.o.**

Zlatnická 10/1582, 110 00 Praha 1  
E-mail: [ndcon@ndcon.cz](mailto:ndcon@ndcon.cz)  
[www.ndcon.cz](http://www.ndcon.cz)



**Povodí Odry, státní podnik**

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



**ASOCIACE LODNÍHO PRŮMYSLU**

APL - Asociace lodního průmyslu  
U Závodiště 251/8, 159 00 Praha 5  
Tel.: +420 602 281 300 e-mail: [predstavenstvo@aplcz.cz](mailto:predstavenstvo@aplcz.cz)  
[www.aplcz.cz](http://www.aplcz.cz)



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

Sídlo společnosti: Nábřeží 4, 150 56 Praha 5  
tel.: 257 328 053, fax: 257 319 394  
e-mail: [vrv@vrv.cz](mailto:vrv@vrv.cz), <http://www.vrv.cz>  
Pracoviště Brno: Podsedky 3, 625 00 Brno  
tel.: 541 212 048, fax: 541 211 431  
e-mail: [brno@vrv.cz](mailto:brno@vrv.cz)



**projektová a inženýrská činnost**

Na Pankráci 53, 57, 140 00 Praha 4  
Tel.: 261 222 834, Fax: 261 223 492  
e-mail: [info@vodnicesty.cz](mailto:info@vodnicesty.cz)



**AQUATIS a.s.**

Botanická 834/56, 602 00 Brno  
Tel.: +420 541 554 111 Fax: +420 541 211 205  
[www.aquatis.cz](http://www.aquatis.cz)



**Zakládání staveb, a.s.**

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

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

**METROSTAV**



společně @ VINCI

**SMP CZ, a.s.**

Pobřeží 667/78, 186 00 Praha 8  
[www.smp.cz](http://www.smp.cz)



**akciová společnost**

Na Pankráci 53, 140 00 Praha 4  
Tel.: 2 4141 0302, e-mail: [p-s@volny.cz](mailto:p-s@volny.cz)  
[www.p-s.cz](http://www.p-s.cz)



Váňovská 528, 589 16 TŘEŠŤ

Tel.: 56 721 4241-4, Fax: 56 721 4034  
e-mail: [info@podzimek.cz](mailto:info@podzimek.cz)  
[www.podzimek.cz/synove](http://www.podzimek.cz/synove)



Čenkovská 1060, 589 01 TŘEŠŤ  
Tel.: 567 214 550-1, Fax: 567 214 040  
e-mail: [strojirny@podzimek.cz](mailto:strojirny@podzimek.cz)  
[www.podzimek.cz/machinery](http://www.podzimek.cz/machinery)



**ČSPL a.s.**

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



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

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



**PRAGUE BOATS**

SINCE 1990

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



Rybalkova 10, 120 00 Praha 2  
Tel.: 602 323 988  
Fax: 604 256 965  
e-mail: [rezervace@lodmoravia.cz](mailto:rezervace@lodmoravia.cz)



**PORT SZCZECIN-ŚWINOUJŚCIE**

Úřad námořních přístavů Štětín a Svinouští  
ul. Bytomska 7, 70-603 Szczecin, Polsko  
tel. (+48 91) 43 08 220 [www.port.szczecin.pl](http://www.port.szczecin.pl)



**INŽENÝRSKÉ STAVBY / MARINA VLTAVA / LODNICE VLTAVA**

Švermovská 32, 273 41 Brandýsek  
[www.petrkozyeny.cz](http://www.petrkozyeny.cz) tel./fax: 312 283 702, 718  
[www.marinavltava.cz](http://www.marinavltava.cz) e-mail: [kozyeny.petr@volny.cz](mailto:kozyeny.petr@volny.cz)  
[www.lodenicevltava.cz](http://www.lodenicevltava.cz) e-mail: [petr.kozyeny@petrkozyeny.cz](mailto:petr.kozyeny@petrkozyeny.cz)



**Porr a.s.**

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



**ČSP**

Česko-saské přístavy  
s.r.o.

Loubská 704/9, 405 02, Děčín I  
Tel.: 412 589 122 Fax: 412 512 656  
E-mail: [info@csplabe.cz](mailto:info@csplabe.cz) [www.csplabe.cz](http://www.csplabe.cz)



**STÁTNÍ PLOVEBNÍ SPRÁVA**  
Jankovcova 4, PO BOX 28, 170 04 Praha 7  
Tel.: (+420) 234 637 111  
[www.spspraha.cz](http://www.spspraha.cz)



**Ředitelství vodních cest ČR**  
Nábřeží L. Svobody 1222/12, 110 15 Praha 1  
tel.: +420 225 131 732 fax: +420 225 131 733  
e-mail: [rvccr@rvccr.cz](mailto:rvccr@rvccr.cz) • [www.rvccr.cz](http://www.rvccr.cz)



**ČESKÉ PLOVEBNÍ A VODOCESTNÉ SDRUŽENÍ**

## VODNÉ CESTY VODNÍ CESTY A PLAVBA

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

### REDAKČNÍ RADA

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

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

### PLAVBA A VODNÍ CESTY o.p.s.

Na Pankráci 53  
140 00 Praha 4  
Tel.: 241 410 302  
e-mail: [vodnicesty@seznam.cz](mailto:vodnicesty@seznam.cz)  
[www.d-o-l.cz](http://www.d-o-l.cz)

### Objednávky a inzerce:

Šéfredaktor Tomáš Kolařík, tel.: 725 793 793  
**Jazyková úprava:** Dr. Jan Mazáč  
**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.



Jihomoravský kraj



Zlínský kraj



Olomoucký kraj



Moravskoslezský kraj



Pardubický kraj



Středočeský kraj

Titulní strana: PŘÍSTAV KOZLÍ NA ODŘE, NĚMECKO (dnes POLSKO), 1925  
Zdroj: Světozor r. XXVI - č. 4, 5. listopadu 1925

### OBSAH

Úvodní slovo	Ing. Jan Skalický	2
VOLBY 2017 – otázky rozvoje vodních cest		4
Novela zákona o vnitrozemské plavbě schválena parlamentem.		
Vltavská vodní cesta se prodlouží		7
Polsko obnovilo uhelnou plavbu na Gliwickém průplavu. Uhlí popluje do Vratislavi i do Opole	Ing. Ivan Hošek	8
Stavba zvedacího mostu přes Mrtvou Vislu v Gdaňsku	Ing. Vojtěch Kostihá, MBA	10
VI. zasedání Česko-polské pracovní skupiny pro vodní koridor DOL		12
Vodní cesty mají zelenou. Plavební komora Praha-Staré Město, plavební komora Bělov a rekreační přístav Napajedla-Pahrbeek získaly souhlasná stanoviska EIA	Ing. Jan Bukovský, Ph.D.	14
40. výročí zahájení plavby na chvaletické relaci		16
Padesát let česko-polské spolupráce na labsko-vltavské vodní cestě	Ing. Milan K.Jermář, DrSc., Ing. Zbigniew Tarchalski	18
Loděnice Chvaletice – odbahnění a rekonstrukce lodního zdvihadla	Ing. Jan Halouska	25
Jez v Děčíně v nedohlednu ...	Ing. Jiří Aster	26
Plachetnice Niké a její osudy – výstava Národního technického muzea		28
Plavební správa zkontrolovala od začátku roku na 800 plavidel, pochybení našla u čtvrtiny z nich		30
Opravy Baťova kanálu pokračují		31
Archeologové prozkoumali nejstarší plavební komor na řece Moravě	Mgr. Barbora Machová	32
Největší lodní zdvihadlo na světě bylo uvedeno do provozu na přehradě Tři soutěsky	Tomáš Kolařík	34
Ing. Karel Kupka – vzpomínáme		36
Život není takový – je úplně jiný (67)	Ing. Josef Podzimek	37

# Úvodní slovo

## Chybí nám kapitán .... Hledá se kapitán? aneb, nenechme se uondat ..



Vážení čtenáři,

úvodník našeho časopisu dnes zahájím netradičně tabulkou. Stručnou a jednoduchou tabulkou s několika jasnými příklady. Proto použiji hesla namísto dlouhých popisů. Cílem není ani úplný a systematický soupis a výčet všeho. Jde mi o navození atmosféry. Atmosféry k zamyšlení a rozhodnutí. Zkrátka, pokusím se mluvit jasnou řečí.

Co v ČR potřebujeme:	Co pro to udělat:	Současný stav:	Důvod stavu:	Jak dál:
Spolehlivost a konkurenceschopnost plavby	Plavební stupeň Dečín	Koncepce vodní dopravy vzata vládou na vědomí bez tohoto díla	Strach, neodvaha, alibismus, ústupky	Získat politickou podporu, pracovat s médii
Prodloužit labskou vodní cestu do Pardubic	Plavební stupeň Přelouč II	Vracíme se o mnoho let zpátky a budeme posuzovat 13 variant	Strach, neodvaha, alibismus, ústupky	Získat politickou podporu, zejména tu regionální
Napojení ČR na evropské vodní cesty	D-O-L	Zpracovává se Studie proveditelnosti, které se sami bojíme	Strach, neodvaha, alibismus, ústupky	Získat politickou podporu, pracovat s médii
Dokončit vltavskou vodní cestu odstraněním výrazných plavebních překážek	Zdvihadla Slapy a Orlík	Zdvihadlo Slapy v nedohlednu a zdvihadlo Orlík bojuje o šanci stát se součástí modernizace VD Orlík (navýšení kapacity pro převod povodní)	Politici na centrální i regionální úrovni se desítky let bojí otočit k tomuto tématu čelem	Získat politickou podporu, zejména tu regionální, medializovat téma
Zdravý EKO přístup	Chránit životní prostředí a ne zájmy účelových nátlakových skupin	Téma ochrany životního prostředí je masívně účelově zneužíváno	Strach, neodvaha, alibismus, ústupky	Poukazovat na současnou „neudržitelost nerozvoje“
Legislativu umožňující přípravu a realizaci staveb	Chtít se poučit z funkčních přístupů v zahraničí	Legislativní proces je neúměrně zdlouhavý	Strach, neodvaha, alibismus, ústupky	Zintenzivnit a lépe koordinovat legislativní snahy jednotlivých rezortů
Jednotu VŠECH nás na VODĚ	Hledat efektivní a funkční model správy a investic na vodě	Kompetenční spory hlavních hráčů, jsme sami sobě nepřáteli	Chybí respektovaný kapitán, který umí zavelet k jednotě	Najít a podporovat kapitána, upřednostnit společný cíl parciálními zájmy
Posílit vnímání významu VODY jako celku veřejností a tedy i politiky	Od neustálé analýzy a hledání důvodů, proč to nejde otočit kormidlo k syntetickému ucelenému přístupu k oboru	Představitelé ministerstev se bojí přihlásit i k menším investicím na vodě i k D-O-L	Strach, neodvaha, alibismus, ústupky	Média, neúnavný lobbying, vztahy – aktivně vyhledávat potenciální a vlivné podporovatele
Víru v obor, zejména nás samotných v oboru	Začít přemýšlet pozitivně s vědomím naší zodpovědnosti	I kdysi skalní podporovatelé vody postupně odpadají (plavební stupeň Dečín)	Strach, pohodlnost, neodvaha, alibismus, ústupky	To je na každém z nás

### Vysvětlivky:

-**uondat** = unavit, vysílit, utrmácet

-význam slova **alibismus**: snaha vyhnout se odpovědnosti, politika dvojí tváře (Slovník cizích slov)

-**respektovaný kapitán**: uznávaný oborem vody i představiteli jednotlivých rezortů, schopný udržet kurs s cílem, aby hlas oboru byl minimálně stejně silný jako hlasy odpůrců

-**neudržitelný nerozvoj** je OPAKEM udržitelného rozvoje, to dá rozum .. (bohužel nerozvoj už řadu let na všech úrovních vítězí)

Tabulka vypadá nevesele. Co řádek, to příklad blokády, strnulosti a neodvahy. Co řádek, to problém.

### **A v tom je právě ta potíže!**

Zvykli jsme si fňukat a mít strach z budoucnosti. Z budoucnosti oboru, našich organizací, našich firem. Zvykli jsme si nevěřit jeden druhému.

A přitom nemusíme být žádnými okultisty, abychom si připomenuli známé funkční principy lidského chování a fungování: například, když člověk denně usíná se strachem z bolesti zubu, návštěva zubaře ho nemine. Jeden můj kolega se tak bojí mikrospánků za volantem, že před každou delší cestou zaleze na 2 hodiny do postele, aby si naspal dopředu .. a minulý týden porazil na dálnici billboard. Mikrospánek .. Zkrátka, problém si lze přivolat.

**Takže, pojďme se přestat bát o náš vodní svět a začněme myslet pozitivně, přestaňme sami přivolávat letargii a pokusme se o prolomení vln. Koneckonců, nikdo to za nás stejně neudělá .. !**

Vidím mezi lidmi od vody hned několik možných kapitánů, kteří se rozbouřených vln nebojí a nazvou věci správným jménem. Kapitán si zkrátka napíše podobnou tabulku s prioritami a vyrazí do boje, stane se mluvčím utlačovaného oboru. A já věřím, že se mu to podaří, protože **VODA JE ZÁKLADEM ŽIVOTA odnepaměti. Jen je to třeba v médiích a na politických kolbištích řádně připomínat.** Dříve se politici báli o vodě promluvit, aby je to nepoškodilo .. Brzo přijde doba, kdy se budou bát o vodě mlčet. Vždyť, kde se setkává tolik vlastností a celospolečenských přínosů najednou, jako je tomu právě na vodě: vodohospodářství, ochrana před povodněmi a suchem, doprava, energetika, strategie a bezpečnost státu, krajinyotvorba, urbanismus, atd. Věřím, že přijde doba, kdy zase poroste počet zájemců o studium oboru i kdy se rozmnoží řady schopných popularizátorů, aby veřejnost a tedy i politici měli přístup k pravdivým informacím. Tomu všemu musíme my sami napomoci v co nejkratší době.

Malý náhled na to, jak naše téma vnímají ti, kteří rozhodují a v budoucnu chtějí rozhodovat, tedy představitelé jednotlivých politických stran, najdete v tomto vydání našeho časopisu a patří za to díky zejména neúnavnosti našeho šéfredaktora.

**Zkrátka, nádherný obor s velkou budoucností. Obor, který si naši víru v něj zaslouží.** Řada matadorů oboru (které zde nebudu vyjmenovávat, abych někoho nevynechal, ale všichni je známe), nám ve schopnosti víry ve VODU dala následovníhodný příklad. Tak co, jak dlouho nám ještě bude chybět kapitán, který udrží jasný kurs? To je výzva.

**Nevím, co pro to uděláte vy, ale já jsem si koupil Vodní cesty. A teď s chutí do toho!**

Ing. Jan Skalický  
Předseda představenstva  
Vodní cesty a.s.



Česká plavba v Labském kaňonu

Zdroj: ČSPL, a.s.

# VOLBY 2017 – otázky k rozvoji vodních cest a plavby

Redakce časopisu *Vodní cesty a plavba* si dovolila položit tři otázky o podpoře vnitrozemské vodní dopravy a vodních cest předsedům politických stran a hnutí. Odpovědi uvádíme v pořadí, ve kterém jsme je obdrželi.  
Redakční rada VCaP

## 1) Podporujete stabilizaci a rozvoj vnitrozemské vodní dopravy v České republice?

Pozn. redakce: Vnitrozemská vodní doprava je podporována ve všech okolních zemích (především v Německu) jako ekologičtější alternativa k silniční dopravě. Česká republika v rozvoji vodních cest a vodní dopravy v rámci Evropy silně zaostává.

## 2) Podporujete dokončení labsko-vltavské vodní cesty (plavební stupně Děčín a Přelouč, lodní zdvihadla Slapy a Orlík)?

Pozn. redakce: Na letošní rok vychází 40. výročí dokončení vodní cesty Mělník-Chvaletice.

## 3) Podporujete dokončení vodního koridoru Dunaj-Odra-Labe?

Pozn. redakce: Vodní koridor Dunaj-Odra-Labe byl součástí přístupové smlouvy ČR do Evropské unie v rámci Transevropské dopravní sítě. Evropská unie má smělý plán převodu nákladů ze silniční na železniční a vodní dopravu nad 300 km ve výši 30% do roku 2030 a ve výši 50% do roku 2050, podporuje proto rozvoj železniční a vodní dopravy.



### Předseda STAN Petr Gazdík

- 1) Ano, podporujeme. V programu STAN má:  
„**Vodní doprava** - Dokončení výstavby labské vodní cesty (plavební stupně Děčín a Přelouč) a napojení na Německo.“
- 2) Viz. předchozí odpověď.
- 3) Ne.



### Dopravní expert strany Zelených Jakub Kutílek

- 1) Pro Zelené je v současné době prioritní rozvoj železniční dopravy, kde taktéž zaostáváme za Evropou. Železnice má potenciál uspokojit široké spektrum poptávky po nákladní dopravě (vyjma nadměrných nákladů). Zároveň budeme důsledně vyžadovat stanovení dopravní strategie, kde se budou jednotlivé dopravní módy vzájemně doplňovat, nikoli se rozvíjet nekoordinovaně a konkurovat si v požadavcích na státní výdaje.  
V oblasti vodní dopravy se kloníme ke stabilizaci labské vodní cesty mezi Českem a Německem.

2) V Děčíně budeme trvat na technickém řešení, které zajistí splavnost, ale nebude v rozporu s ochranou tamní cenné přírody. Prodloužení vodní cesty z Chvaletic do Pardubic nepovažujeme za aktuální. Nicméně v případě jejího výhledového řešení budeme opět trvat na šetrném řešení v oblasti Přelouče, které nenaruší přírodně cennou lokalitu Slavíkových ostrovů, tedy pravděpodobně stávajícím korytem. Stejně tak nepovažujeme za aktuální rozvoj vltavské vodní cesty.

3) Ztotožňujeme se s evropskou ambicí přesunu nákladní dopravy ze silnice na šetrnější módy. Primárně podporujeme rozvoj železniční dopravy. Záměr výstavby vodního koridoru Dunaj-Odra-Labe neodpovídá stávající kapacitě a dynamice evropské a české ekonomiky.



### Předseda ÚV KSČM Vojtěch Filip

- 1) KSČM a její poslanci dlouhodobě podporují stabilizaci vnitrozemské vodní dopravy při projednávání v Hospodářském výboru PS a také při projednávání státních rozpočtů kapitoly doprava. Vodní cesty a vodní dopravu považujeme za jeden z velmi důležitých segmentů dopravy v ČR. Díky naší podpoře byly realizovány mimořádné finanční zdroje na odstranění škod způsobenými povodněmi.
- 2) Za rozhodující investice do vodní infrastruktury považujeme výstavbu plavebních stupňů Děčín a Přelouč. Tato vodní díla zajistí splavnost Labe po většinu roku a umožní pro hromadné substráty a strojírenské celky možnost jejich dopravy. Pro vnitrozemský stát je také velice důležitý přístup k moři. Podporujeme také realizaci vodních zdvihadel Slapy a Orlík, která umožní splavnost celé rekreační a turistické trasy na vltavské vodní cestě.
- 3) Budování vodního koridoru Dunaj-Odra-Labe patří k vodním infrastrukturním projektům od minulého století. Jsme připraveni podporovat veškeré iniciativy, které povedou k jeho realizaci. Vybudování propojení vodní cesty směrem k Černému moři považujeme za velmi potřebné a strategické rozhodnutí.



### Předseda SPD Tomio Okamura

- 1) Ano – považujeme ji za důležitou a jsme pro rozšiřování vodních cest.
- 2) Ano.
- 3) Ano.



### Místopředseda Pirátů a pražský volební lídr Jakub Michálek

- 1) Vodní cesty jsou nezpochybnitelnou součástí českého dopravního systému. Mají nesporný přínos a velkou perspektivu například v turistickém ruchu a vodní cesty mají svou roli i v ekologické přepravě větších nákladů a energetice.  
Ve volební kampani Piráti brázdili Vltavu a Labe v lodi na solární pohon. Setkali jsme se přitom na vlastní kůži s nedostatky dnešního systému v praxi, jako jsou omezení splavnosti, omezená kapacita plavebních komor, nedostatek veřejných přístavišť a podivné politické vlivy v pronájmech přístavišť.  
Pirátská strana podporuje stabilizaci a rozvoj vnitrozemské vodní dopravy tak, aby měla jasné zdroje financování s podílem těch, kdo z ní mají zisk, a takové plánování, aby vodní cesty přirozeně zapadaly do našeho životního prostředí.  
Piráti také jako jediní prosazují vznik tzv. občanské sněmovny, což bude transparentní platforma pro zapojení veřejnosti, odborníků a zájmových skupin občanů do projednání zákonů a klíčových politik např. v oblasti rozvoje vodních dopravních cest.
- 2) Jestli se projekt prokáže jako ekonomicky opodstatněný a v souladu s minimalizací dopadů na životní prostředí, pak lze o tomto projektu uvažovat. Piráti vždy prosazují srovnání a vyhodnocení více variant, kdykoliv to připadá v úvahu. Podstatné je, aby financování projektu bylo postaveno na dlouhodobé návratnosti aspoň části investic.
- 3) Nepodporujeme. Efektivitu investice do projektu D-O-L nepovažujeme ve srovnání s investicemi do silniční a železniční sítě za průkaznou. Dále vnímáme rizika ohledně životního prostředí. Budeme pozorně sledovat další odborné studie tak, aby se stavěly primárně stavby, které přinesou lidem největší užitek.



### Místopředseda poslaneckého klubu ODS Jan Zahradník

- 1) Vnitrozemskou plavbu v ČR jsem vždy podporoval a podporuji.
- 2) Vltavská vodní cesta je dnes dokončena v trase mezi Českými Budějovicemi a Orlickou přehradou. Z Prahy se pak dá plout na Slapskou přehradu. Propojení lodními zdvihadly na Slapech a Orlíku jednak propojí Prahu s Českými Budějovicemi, jednak umožní plnohodnotnou plavbu pro tisíce lodí na Slapech a na Orlíku. Tato část republiky je jakýmsi vnitřním pohraničím a tento impuls pro turismus nezbytně potřebuje. Proto dokončení labsko-vltavské vodní cesty podporuji.

- 3) Vodní koridor Dunaj-Odra-Labe je odvážný projekt, který má mnoho odpůrců i vyložených nepřátel. Jeho prosazení bude v současné době velkým problémem. Myslím si ale, že náš národ potřebuje nějaké velké vize a proto tento projekt podporuji.



### **Předseda KDU-ČSL Pavel Bělobrádek**

- 1) Postavení vnitrozemské vodní dopravy i podpoře infrastruktury vodních cest v ČR se ve strategických dokumentech Ministerstva dopravy ani zdaleka nedostává takové pozornosti, jakou tomuto důležitému dopravnímu odvětví věnují vyspělé státy EU. Tím se prohlubuje neakceptovatelné a hospodářsky nevýhodné zaostávání a podinvestování tohoto oboru se všemi důsledky ztráty konkurenčních výhod zejména v exportních relacích. Vodní doprava často sehrává významnou pozitivní roli právě při exportní výkonnosti a konkurenceschopnosti zpracovatelského a těžkého průmyslu, neboť je schopna zajistit také přepravu těžkých a rozměrných předmětů. Negativně se projevuje také nedostatečná harmonizace vodní a železniční dopravy ve vztahu k silniční dopravě, kde rostou intenzity nákladní dopravy s negativními dopady mimo jiné také na bezpečnost dopravy a ekologii životního prostředí. KDU-ČSL vždy podporovala rovnocenný rozvoj a stabilizované postavení vodní dopravy, což již dokázala např. také v letech 2002–2006, kdy v rámci své odpovědnosti za rezort dopravy prosadila na úrovni vlády významnou finanční podporu jako kompenzaci plavební nedostatečnosti zejména labské vodní cesty v období sucha.
- 2) Podporu si zaslouží nejen zmíněná labsko-vltavská vodní cesta s plavebními stupni Děčín a Přelouč, ale i další vodní cesty regionálního významu. Namátkou např. Batův kanál včetně jeho prodloužení na sever (Kroměříž) a jih (soutok Morava/Dyje). V řadě případů jde zejména o opatření ke zvýšení spolehlivosti vodní infrastruktury a vytvoření příznivých a stabilních podmínek pro poskytování služeb vnitrozemské vodní dopravy. Samozřejmě otázkou, kterou bude třeba řešit, je nejen otázka legislativního rámce, kdy dlouhodobě postrádají vodní koridory a ostatní vodní cesty na rozdíl od jiné dopravní infrastruktury samostatný zákon, ale také vhodný organizačně-správní model. Klíčové bude také řešení otázky financování výstavby a provozu vodních cest. Dosavadní stav není udržitelný a vyhovující a je zapotřebí v střednědobém a dlouhodobém horizontu stabilizovat financování rozvoje vodních cest prostřednictvím SFDI. Nepochybně je vhodné posílit objem „standardního“ financování, ale současně je žádoucí směřovat k vícezdrojovému financování s využitím víceúčelovosti vodních koridorů, posoudit rovněž možnost využití privátních zdrojů prostřednictvím koncesí, kde tento model je vyzkoušený a funkční v zahraničí.
- 3) Vodní koridor D-O-L (labská, oderská i dunajsko-moravská větev) je obsažen v Politice územního rozvoje ČR a tato skutečnost znamená povinnost pro územně-plánovací dokumentaci nižších stupňů zajištění územní ochrany pro tuto možnou vodní trasu formou rozsáhlých územních rezerv, které jsou zároveň problémem pro dotčené obecní a krajské samosprávy. Je třeba především směřovat k multikriteriálnímu posouzení a jednoznačnému kvalifikovanému, odpovědnému a odbornému rozhodnutí o další budoucnosti tohoto vodního koridoru, který se měl stát základní páteří vodocestné dopravní infrastruktury. To by měla být nepochybně jedna z priorit pro novou vládu, která vzejde z podzimních voleb 2017. Podpora nejen KDU-ČSL, ale každého jiného politického subjektu je možná logicky jen tehdy, prokáže-li se kvalifikovanou odbornou analýzou proveditelnost, efektivita a udržitelnost tak významného díla z hlediska všech jeho funkcí, tedy i hospodaření s vodou v krajině. Ta zatím v dostatečné míře provedena nebyla, proto KDU-ČSL podporuje zpracování právě probíhající studie proveditelnosti vodního koridoru D-O-L.



### **Předseda hnutí ANO Andrej Babiš**

- 1) Podporujeme ji tak, že něco děláme. Ministr Ťok nedávno na vládě předložil novou Koncepti vodní dopravy, což je průlomový strategický dokument řešící podporu vodních cest. Vodní doprava tak má poprvé v České republice jednotnou koncepci, která řeší rozvoj a stabilizaci na šest let dopředu. Plánujeme odstranit nesplavné úseky vodních cest, které přerušují stávající síť, a chceme je napojit na atraktivní přepravní cíle.
- 2) Stavby, které zmiňujete, jsou právě součástí té nové koncepce. Labsko-vltavská vodní cesta je klíčovou „vodní dálnicí“ naší republiky. Přepokládám, že dojde k prodloužení vltavské a labské vodní cesty na 338 kilometrů. A velké dopravní uzly v Pardubicích či Ústí nad Labem by mohly nastartovat novou budoucnost těchto měst.
- 3) Jsem pro, ale klíčovým dokumentem, který by měl určit přístup státu k řešení říčního díla, které by mohlo spojit tři moře, je studie proveditelnosti. Studie by měla ukázat potenciál koridoru jako celku, ale i možnosti jeho dílčích částí, které by mohly fungovat i samostatně.



# Novela zákona o vnitrozemské plavbě schválena parlamentem. Vltavská vodní cesta se prodlouží

Prezident republiky Miloš Zeman podepsal 4. září 2017 zákon, kterým se mění z. 114/1995 Sb., o vnitrozemské plavbě, ve znění pozdějších předpisů, a zákon č. 262/2006 Sb., zákoník práce, ve znění pozdějších předpisů. 15. září 2017 byl zákon vyhlášen ve Sbírce zákonů.

Norma, která vychází z evropské směrnice, přinese lodníkům právo na častější odpočinek a usnadní poskytování informací z tuzemského systému Říčních informačních služeb úřadům ostatních zemí EU.

Podle původní úpravy nemusel zaměstnavatel poskytovat lodníkům odpočinek každý týden, ale nejpozději po devíti týdnech, a to v rozsahu 315 hodin. Schválená změna zákona pak zkracuje tuto dobu na 31 dnů, tedy zhruba na 4,5 týdne, a dobu pro odpočinek stanoví na 225 hodin. Lodník bude mít právo i na odpočinek mezi směny, v případě nouzových situací bude mít ale provozovatel právo mu tento odpočinek zkrátit.

Poslanecká sněmovna Parlamentu ČR schválila návrh zákona 20. června 2017. Jihočeský poslanec ODS Jan Zahradník uspěl s návrhem prodloužit vltavskou vodní cestu zhruba o dva kilometry tak, aby turisté plující po Vltavě mohli svá plavidla ukotvit blíže centru Českých Budějovic. Zahradník poukazuje na to, že nyní musí turisté kotvit v přístavu zhruba čtyři kilometry od centra. Návrh má podle něj podporu jak města, tak Jihočeského kraje.

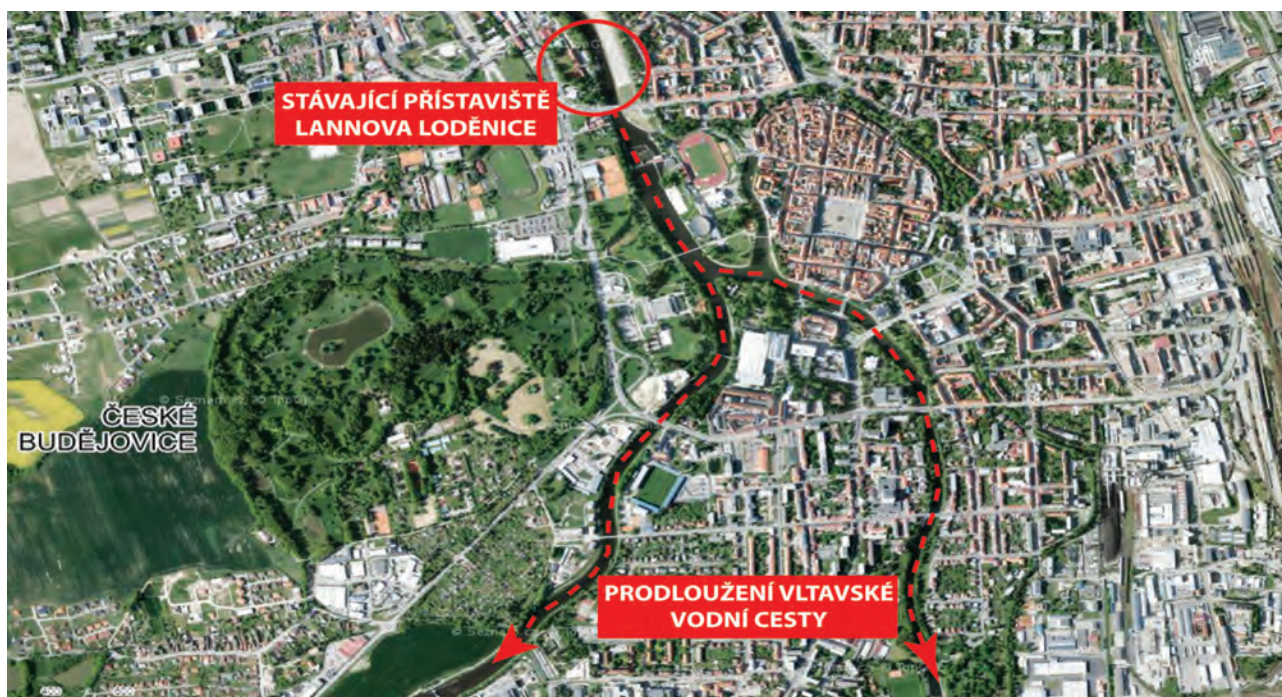
Poslanci schválili na návrh Jana Klána (KSČM) výjimku ze zákazu plavby při povodních pro plavidla Českého hydrometeorologického ústavu, která by tak mohla zabezpečovat předpovědní službu.

Sněmovna také podpořila návrh sociálního demokrata Jaroslava Foldyna, který má nově upravit právní postavení Ředitelství vodních cest. Ředitelství, které je nyní organizační složkou státu, se má stát státní příspěvkovou organizací. Má to mimo jiné zlepšit možnosti jejího financování. Ministr dopravy Dan Ťok (ANO) se všemi pozměňovacími návrhy souhlasil.

Senát Parlamentu ČR schválil návrh zákona 16. srpna 2017 ve znění schváleném Poslaneckou sněmovnou Parlamentu ČR.

## Schválená novela zákona:

- umožňuje Ministerstvu dopravy zřídit státní příspěvkovou organizaci v oblasti vodních cest [nový § 5b zákona o vnitrozemské plavbě],
- upřesňuje definici malého plavidla [upravený § 9 odst. 4 písm. b) zákona o vnitrozemské plavbě],
- umožňuje plavbu plavidlům Českého hydrometeorologického ústavu při vyhlášení 2. a 3. stupně povodňové aktivity, a to za účelem zabezpečování předpovědní povodňové služby [upravený § 22 odst. 1 písm. b) zákona o vnitrozemské plavbě],
- umožňuje předávání informací ze systému Říčních informačních služeb ostatním správcům systémů Říčních informačních služeb z jiných členských států EU, států EHP a Švýcarska [upravený § 32c odst. 9 zákona o vnitrozemské plavbě],
- upravuje pracovní dobu a dobu odpočinku zaměstnance ve vodní dopravě a evidenci pracovní doby a doby odpočinku [nové §§ 36b až 36e zákona o vnitrozemské plavbě],
- rozšiřuje výčet informací poskytovaných Ministerstvem vnitra Ministerstvu dopravy a Státní plavební správě ze základního registru obyvatel o informace o úmrtí a informace o prohlášení za mrtvého [upravený § 32c odst. 9 zákona o vnitrozemské plavbě],
- rozšiřuje dopravně významné vodní cesty využívané plavidly s nosností do 300 tun o úsek vodního toku Vltava v Českých Budějovicích od ř. km 241,4 po ř. km 239,5 a úsek vodního toku Malše od soutoku s Vltavou po ř. km 1,6 [upravený bod 1 písm. b) podbod 2 přílohy č. 2 zákona o vnitrozemské plavbě],
- provádí některé legislativně technické úpravy.



Novela zákona o vnitrozemské plavbě umožňuje prodloužení Vltavské vodní cesty až do centra Českých Budějovic

# Polsko obnovilo uhelnou plavbu na Gliwickém průplavu. Uhlí popluje do Vratislavi i do Opole

Ing. Ivan Hošek

Po úspěšné zkušební plavbě v polovině července se vnitrozemská plavba natrvalo vrátila po pětileté přestávce do přístavu Gliwice. V současné době dle smlouvy zahrnuje dodávka téměř 20 tisíc tun uhlí měsíčně z Gliwic do elektrárny ve Vratislavi.

Obnovení vodní dopravy uhlí z Horního Slezska, do Opole a Vratislavi oznámil během nedávné návštěvy přístavu Gliwice ministr námořního hospodářství a vnitrozemské vodní dopravy Marek Gróbarczyk. Setkání se zúčastnil také státní tajemník ministerstva energetiky Grzegorz Tobiszewski, vojvoda Slezského vojvodství Jarosław Wierczok a starosta Gliwic Zygmunt Frankiewicz. Tématem návštěvy bylo zdůraznit význam a důležitost vnitrozemských vodních cest pro domácí ekonomiku a postup práce polské vlády v realizaci plánů na revitalizaci a rozvoj vnitrozemské vodní dopravy. „Opětovné otevření vodní cesty z Gliwic by nebylo možné bez kapitánů remorkérů TUR 78 a 55 a našich specialistů spravujících činnost přístavu,“ zdůraznil Jerzy Zachara, prezident Slezského logistického centra, které spravuje přístav Gliwice. Přepravu uhlí zajišťuje společnost OT Capital Group Logistics, která spravuje flotilu více než 800 vnitrozemských plavidel. OT Logistics je největším vnitrozemským vodním dopravcem ve východním Německu a Polsku.

Vzhledem k velikosti plavebních komor na Gliwickém průplavu musí být čluny přepravovány mezi Gliwicemi a Kedzierzyn-Kozle zvlášť. Na Odře se spojí do soulodí remorkéru a dvou člunů. Mezi Gliwicemi a Vratislaví musí překonat cca. 200 km a 27 plavebních komor.

Slezské logistické centrum se nachází na jedinečném

místě na logistické mapě Polska. Gliwice leží na začátku oderské vodní cesty spojující Horní Slezsko s námořními přístavy Štětín a Svinouští. Přístav je také připojen k síti západoevropských vodních cest. „Umístění a moderní a univerzální infrastruktura Slezského logistického centra nám umožňuje intermodální přepravy, které u potenciálních zákazníků získávají konkurenční výhodu na trhu. Současný potenciál překládky přístavu v Gliwicích je asi 1,5 milionu tun ročně, a cíl 3 miliony tun,“ doplnil Jerzy Zachara.

Dalším krokem Ministerstva námořního hospodářství a vnitrozemské plavby je výstavba přístavu pro vykládku uhlí u tepelné elektrárny Opole, kde je ve výstavbě nový energetický blok. Do této elektrárny bylo doposud všechno uhlí dopravováno po železnici.

Za tímto účelem byla v říjnu 2016 podepsána smlouva o spolupráci na vytvoření podmínek pro racionální a efektivní využívání příležitosti k přepravě uhlí oderskou vodní cestou ze slezských dolů do elektrárny Opole. Iniciátorem smlouvy je opolský vojvoda Adrian Czubak. Smlouvu podepsal místopředseda vlády Mateusz Morawiecki, ministři Marek Gróbarczyk a Krzysztof Tchórzewski, opolský vojvoda a zástupci elektrárny.

Náměstek ministra námořního hospodářství a vnitrozemské vodní dopravy Jerzy Materna deklaroval snahu najít tento rok 50 milionů zlotých pro zajištění splavnosti Gliwického průplavu v základním rozsahu. Regionální úřad vodního hospodářství v Gliwicích upřesnil, že peníze z této částky umožní odstranění nánosů, jež jsou klasifikovány jako nebezpečné, především v úseku průplavu Dzierżno-přístav Gliwice, stejně jako modernizace उपěvňovacích prvků.



Tlačná souprava s uhlím v plavební komoře Ląbędy.

Autor: Janusz Niemczuk

Plány ministerstva stanovené v „Pokynech pro rozvojové plány na vnitrozemských vodních cestách v Polsku na léta 2016-2020 s výhledem do roku 2030“ stanovují dosažení mezinárodní třídy splavnosti na Oderské vodní cestě a její začlenění do sítě evropských vodních cest.

V současné době Gliwický průplav, s podporou finančních prostředků z Operačního programu Infrastruktura a životní prostředí, prochází modernizací čtyř z šesti plavebních komor (modernizace PK Rudziniec a Kłodnica již byla dokončena v roce 2015).



*Nakládka uhlí v přístavu Gliwice*



*Přístav Gliwice slouží jako velké logistické centrum*

# Stavba zvedacího mostu přes Mrtvou Vislu v Gdaňsku

Ing. Vojtěch Kostiha, MBA – Metrostav a.s.

**Termín realizace:** 9/2016 – 12/2017

**Realizuje:** konsorcium s názvem Metrostav, vstal – Most w Sobieszewie

**Členové konsorcia:** Metrostav a.s. – organizační složka Metrostav S.A. oddział w Polsce – 50% – lídr konsorcia, VISTAL GDYNIA S.A. – 25%, VISTAL INFRASTRUCTURE Sp. z o.o. – 25%

**Investor:** Gmina Miasta Gdańsk, pro kterou zajišťuje dozor Dyrekcja Rozbudowy Miasta Gdańska

## Zakázka se skládá z těchto částí:

- výstavba nového mostu přes Mrtvou Vislu
- výstavba řídicího centra mostu na pravém břehu
- výstavby úseku dojezdové silnice o celkové délce 900 m
- rekonstrukce stávajících křižovatek na levém břehu
- výstavba okružní křižovatky na pravém břehu
- výstavba chodníků a cyklostezek
- vybudování nových sítí v prostoru stavby včetně trafostanice pro napájení mostu
- odstranění kolizí ze stávajícími sítěmi
- opevnění břehů řeky
- vybudování postojových míst pro lodě čekající na otevření mostu
- vybudování odbojnic pro navedení lodí do průplavního pole
- likvidace stávajícího pontonového mostu

Hlavní částí zakázky je výstavba pětipolového mostního objektu přes rameno řeky Visla zvané Mrtvá Visla. Objekt bude sloužit jako propojení silnice číslo 501 směřující z obchvatu Gdaňska do jeho městské části Sobieševo. Ta se nachází v ústí řeky Visla na ostrovu zvaném Wyspa Sobieszewska, který od hlavní pevniny odděluje jak rameno Mrtvá Visla, tak i hlavní tok řeky. Nový most nahradí doposud používaný pontonový most, který hlavně v letní turistické sezóně kapacitně již nevyhovuje a to jak silniční tak i vodní dopravě. Mimo to celoročně vyžaduje stálý dohled i poměrně komplikovanou údržbu.

Nový most je navržen jako pětipolový objekt o celkové délce 173m, se šířkou nosné konstrukce 14,92 m. Rozpětí polí nosné konstrukce je  $2*25,0+6,75+1*59,5+6,75+2*25$  m.

Po mostě bude procházet silnice o šířce 7 m, dále chodník o šířce 2 m i cyklostezka se šířkou 2,4 m. Pod mostem v jeho prostředním zdvihacím poli prochází plavební dráha se šířkou 50 m a výškou 5 m nad střední hladinu řeky. Výstavba mostu začala provedením hlubinného založení pilířů na pilotách systému TUBEX s ocelovou rourou o průměru 457 mm. Piloty byly vrtány ze soulodí na hloubku cca 24 m pod budoucí základy mostu. Následně po zabetonování pilot byly na pilířích P10, P30, P40, P60 zřízeny štětové jímky. Po jejich vyztužení byl pod jejich ochranou proveden v prostoru budoucích pilířů podvodní výkop na úroveň spodu betonového těsnění. Po dočištění výkopu potápěči následovalo betonování těsnící vrstvy pod vodou metodou contractor. Tloušťky těsnění se pohybují od 1,8 m – na P10 až 4,8 m – na P40. Po odčerpání vody pak proběhla výstavba pilířů mostu.

Naproti tomu pilíře P20 a P50 byly provedeny bez základů, přímo na pilotách a to za pomoci potápěčů.

Nosná konstrukce mostu se skládá z pěti polí, kde po obou stranách otvíraného pole jsou naprojektována rámová pole s rozpětím  $2*25$  m. Jejich nosnou konstrukci tvoří 5 prefabrikovaných

ocelobetonových nosníků VFT. Jedná se o nosníky s hy-



bridní konstrukci, ve které se vyskytují jak průřezy čisté železobetonové, tak i průřezy spřažené. Nosníky jsou odsazeny v příčném směru ve vzdálenosti 3,3 m od sebe. Mezera mezi jejich horními pásy je vyplněna betonovými prefabrikáty, které vytvořily ztracené bednění. Následně byly nosníky i prefabrikáty zmonolitněny betonovou deskou.

Prostřední část mostu tvoří dvoukřídlová ocelová konstrukce o rozpětí 59,50 m a váze 600 tun. Její nosnou část tvoří dvě dvojice ocelových nosníků s proměnlivou výškou od 1,52 do 1,86 m spolu s příčnicí a ortotropní ocelovou mostovkou. Ta je v místě pilířů doplněna o šikmé ocelové pylony výšky 12 m – každý se třemi táhly zakotvenými do zesílených příčniců.

Každé ze dvou mostních křídel nosné konstrukce leží na dvojici mostních ložisek, které zajišťují možnost jejího otevření. Křídla jsou vyklápěna hydraulicky, vždy za pomoci dvojice tažných pístů zakotvených do ocelové konstrukce v místě hlavních nosníků a do betonové podlahy pilíře. Otvírání křídla též napomáhá i trojice ocelobetonových závaží o celkové váze 140 tun. Otevřené i zavřené křídlo se opírá v koncové pozici o styčné ložisko.

Nezbytnou částí mostu je též tzv. systém ryglování – jedná se o hydraulicko-mechanickou soustavu, která umožňuje spojení obou křídel mostu v „zavřené“ poloze. To je potřebné proto, aby čela ocelových křídel uprostřed mostu vzájemně neměnily svoji polohu při přejezdech vozidel.

Kompletní hydraulické systémy, vždy pro polovinu mostu, spolu s nádrží na olej i čerpadly jsou uloženy ve strojovně. Ty se nacházejí v pilířích P 30 i P40.

Celý proces zvedání mostu bude řízen z nového řídicího centra na břehu řeky. Program otvírání mostu umožní zvedání jak obou křídel najednou, tak i samostatně každé křídlo a to v čase do 2,5 min. Řídicí signál se do prostoru strojovny dostane z řídicího centra primárně rádiovou cestou. V případě ztráty signálu je možnost manuálního řízení zvedání z pilířů mostu.

Pro případ přerušení dodávky el. proudu pro trafostanici napájející most, je systém doplněn o záložní dieselový zdroj. Taktéž hydraulický systém je připraven na možnost

selhání hlavních hydraulických čerpadel a možnost práce v havarijním režimu.

V procesu výstavby musíme také počítat, jak s možnými komplikacemi způsobenými počasím – a to hlavně tzv. „cofkou“ od moře – (tzn., že vítr nažene slanou vodu z moře do řeky a tím způsobí náhlý vzestup vodní hladiny), tak i faktem, že po celou dobu výstavby je stávající silnice i pontonový most v provozu.

Plavební dráha bude v průběhu výstavby vybavena v prostoru mostu systémem odbojnic pro navedení lodí do průplavního pole o celkové délce přes 400 m. Dále bude před i za mostem vybudováno celkem 16 postojových míst z ocelových rour pro lodě čekající na otevření mostu. Pro řízení plavby budou na pilířích mostu osazeny jak proměnné světelné znaky – spojené se systémem řízení zvedání mostu tak klasické pevné plavební znaky.

Vzhledem k použití poměrně komplikované hydrauliky, speciální mechaniky, automatiky můžeme směle říct, že se nejedná o typickou mostní konstrukci, se kterou jsme se dosud setkávali.

Téměř v každém ohledu se jedná o unikátní konstrukci, která prozatím nemá obdobu v Polsku, ani v České republice a její výstavba bude výzvou jak pro nás, tak i pro naše dodavatele i projektanty.

V současné době je most téměř dokončen. Ukončení výstavby je plánováno na prosinec 2017.



Starý pontonový most

# VI. ZASEDÁNÍ ČESKO-POLSKÉ PRACOVNÍ SKUPINY PRO VODNÍ KORIDOR DUNAJ-ODRA-LABE

## Zápis

ze VI. zasedání Česko-polské pracovní skupiny pro vodní koridor DOL, které se uskutečnilo dne 15. prosince 2016 v Praze (ČR)

České delegaci předsedal pan **Luděk Sosna**, ředitel odboru strategie Ministerstva dopravy České republiky. Polské delegaci předsedal pan **Przemysław Daca**, zástupce ředitele odboru vnitrozemské plavby Ministerstva pro námořní hospodářství a vnitrozemskou plavbu.

Slovenské delegaci, která je v rámci pracovní skupiny pozorovatelem, předsedal pan **Jozef Moravčík**, generální ředitel sekce vodní dopravy Ministerstva dopravy, stavebnictví a regionálního rozvoje Slovenské republiky. Jednání zahájil pan Luděk Sosna a poděkoval všem za účast. Předsedové delegací představili členy svých delegací, jejichž seznam je připojen k tomuto zápisu. Na programu jednání bylo projednání témat navržených českou delegací. Účastníci vyslovili souhlas s pořízením záznamu. Byla projednána následující témata:

1. Přivítání účastníků
2. Návrh změny statusu Slovenska z pozice pozorovatele na řádného člena pracovní skupiny
3. Informace o stavu přípravy Studie proveditelnosti vodního koridoru DOL
4. Definice přeshraničního bodu mezi Českou republikou a Polskem
5. Splavnění Odry a její zařazení do sítě TEN-T
6. Evropská dohoda o hlavních vnitrozemských vodních cestách mezinárodního významu (AGN)
7. Struktura administrativy řízení vodních cest v polském právním prostředí
8. Různé

### Ad 2.

Slovenská delegace byla oslovená stávajícími členy pracovní (ČR a PL) a následně projevila zájem o změnu statutu z pozice pozorovatele na řádného člena pracovní skupiny, a to za podmínky rozpracování variantního propojení vodního koridoru DOL na Dunaj prostřednictvím řeky Váh na slovenském území. Zároveň dodává, že bude nezbytné zapojit do pracovní skupiny i další ministerstva Slovenské republiky. Česká delegace s návrhem zapojení Slovenské republiky souhlasí.

Česká delegace navrhla analyzovat dosavadní memorandum s dodatky a podporuje zapojení Slovenské republiky do pracovní skupiny na principech formálního člena. Během jednání Polská strana obdržela potvrzení souhlasu vedení Ministerstva pro námořní hospodářství a vnitrozemskou plavbu s návrhem přijmout Slovenskou republiku do pracovní skupiny. Tímto způsobem došlo na úrovni pracovní skupiny ke shodě ve věci doporučení členství Slovenské republiky v pracovní skupině.

### Ad 3.

#### a) Polská delegace

Polská strana informovala o pokusu zadat Studii proveditelnosti (dále jen „Studie“), ve které budou prezentovány podmínky rozvoje vnitrozemských vodních cest v Polsku s ohledem na přepokládaný vývoj přepravního potenciálu včetně ekologického posouzení. Byla vyhlášena veřejná zakázka na poradce pro definování hlavních parametrů Ekonomické studie. Tato zakázka však byla zrušena z důvodu nezájmu zpracovatelů.

Bylo rozhodnuto, že zadání Studie připraví subjekt, který zastřešuje mořské přístavy, a další zúčastněné strany činné ve vnitrozemské vodní dopravě. V samotném ministerstvu trvají práce na vymezení rozsahu studie, který bude použit v popisu předmětu zakázky (terms of references). Zástupce polské delegace není s to určit datum vyhlášení nabídkového řízení na zahájení prací na samotné studii.

Bez ohledu na výše uvedené skutečnosti zadala Správa přístavů Štětín ekonomickou analýzu nákladů a přínosů zajištění splavnosti Oderské vodní cesty včetně zohlednění jejího vlivu na budoucí realizaci projektu Dunaj-Odra-Labe.

## **b) Česká delegace**

Česká delegace podala informaci o podepsání smlouvy na zpracování Studie proveditelnosti vodního koridoru DOL (dále jen „Studie DOL“), jejímž účelem je prověření dopravní, vodohospodářské, energetické a rekreační funkce. Studie proveditelnosti řeší jednotlivé technické, organizační a finanční aspekty ve variantách, přičemž tyto varianty budou kvantitativně i kvalitativně porovnány. Byla ustanovena meziresortní pracovní skupina, která bude připomínkovat jednotlivé etapy Studie DOL. V současné době probíhá analýza technických řešení a variant trasy.

### **Ad 4.**

Zástupce zpracovatele informoval o rozsahu Studie DOL, harmonogramu a postupu prací. V tuto chvíli probíhá posouzení variantních alternativ, jimiž lze dosáhnout cílů české i evropské dopravní politiky, hospodářské a kohezní politiky, jakož i dalších cílů v oblasti energetiky a vodohospodářství. Dále budou prověřeny a posouzeny alternativy jednotlivých větví koridoru Dunaj – Odra – Labe (dále jen D-O-L) včetně variantních vedení tras a jednotlivých částí větví koridoru D-O-L. Součástí zadání je posoudit využitelnost víceúčelového vodního koridoru D-O-L z pohledu jeho dopravních i mimodopravních funkcí (marketingová i ekonomická část studie, zpracování Multimodálního dopravního modelu). Budou také zpracovány mapové materiály.

Dle dosavadního řešení projektu byly představeny čtyři možné varianty přechodového bodu na česko-polské hranici. Polská strana vyslechla představené varianty a požádala o zaslání prezentovaných variant pro podrobnější prostudování. Až na základě vlastní analýzy je možné se k navrhovaným variantám vyjádřit do konce března. Zpracovatel Studie DOL předá zástupci polské delegace prezentaci s doplňujícími dotazy.

Česká strana informovala o shodě hraničních samospráv (města Bohumín a obce Krzyżanowice) na levobřežní variantě trasy obchvatu Hraničních meandrů Odry. Shoda byla deklarována na jednání výboru pro územní rozvoj, veřejnou správu a životní prostředí Senátu České republiky s představiteli polských měst a obcí ležících nad Odrou mezi Kędzierzynom-Koźle a státní hranicí s Českou republikou dne 23. 11. 2016. Polská strana požádala o písemné zaslání této informace a také požádala Ministerstvo dopravy, aby ve formě úředního dopisu zaslalo seznam otázek a dokumentů, které by měl dodavatel studie obdržet z polské strany.

### **Ad 5. Splavnění Odry a její zařazení do sítě TEN-T**

Polská delegace informovala o ambici zařazení Odry do sítě TEN - T. Další revize TEN – T je plánováno na rok 2023, do té doby musí Polská strana zaručit, že do roku 2030 zajistí příslušné parametry Odry tak, aby vyhověla nařízení TEN –T ( alespoň IV. plavební třída) a bylo možné Odru zapojit do sítě TEN –T. Česká delegace vyjádřila podporu v otázce zařazení Odry do sítě TEN – T.

### **Ad 6. Evropská dohoda o hlavních vnitrozemských vodních cestách mezinárodního významu (AGN)**

Polská delegace informovala o současném stavu ratifikace dohody AGN Polskou republikou. Předpokládá se, že ratifikační proces bude dokončen do konce roku 2016.

### **Ad 7. Struktura administrativy řízení vodních cest v Polsku a polském právním prostředí**

Polská delegace informovala o postupu prací na tzv. Vodohospodářském zákonu, který upravuje mj. kompetence jednotlivých institucí ve vztahu k užití vodních toků včetně vnitrozemské plavby. Zájmem je administrovat vnitrozemské vodní cesty dle německého vzoru.

### **Ad 8. Různé**

Odkaz v zápisu, že delegace odsouhlasily změnu statutu Slovenské republiky z pozice pozorovatele na řádného člena pracovní skupiny. Předpokládá se podpis aktualizovaného memoranda na společném jednání V4 ve Varšavě 31. 1. 2017.

Předsedové české a polské delegace poděkovali za setkání a přínosné rozhovory.

Zápis byl pořízen ve třech stejnopisech v českém jazyce, přeložen do polštiny (3 výtisky) a předložen k podpisu před sedům delegací.

Další jednání bude organizovat Polská delegace.

Za českou delegaci:  
Luděk Sosna

Za polskou delegaci:  
Przemysław Daca

Za slovenskou delegaci:  
Jozef Moravčík

Praha, 15. prosince 2016

# Vodní cesty mají zelenou.

## Plavební komora Praha-Staré Město, plavební komora Bělov a rekreační přístav Napajedla-Pahrbek získaly souhlasná stanoviska EIA

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

Ministerstvo životního prostředí vydalo v průběhu srpna kladná stanoviska EIA pro stavbu plavebních komor Praha-Staré Město a Bělov. Krajský úřad ve Zlíně také vydal kladný posudek pro rekreační přístav Napajedla-Pahrbek.

Kladná stanoviska o vlivu na životní prostředí znamenají významný posun v přípravě těchto velkých projektů pro rozvoj rekreační plavby na vltavské vodní cestě a Batově kanále.

### Plavební komora Praha-Staré Město

Předmětem záměru je vybudování nové plavební komory (dále jen PK) ve zdrži Staroměstského jezu a v sousedství stávající plavební komory Praha-Smíchov, která je přetížena současnou lodní dopravou. Cílem záměru je vytvoření nezávislé paralelní vodní cesty k plavební komoře Praha-Smíchov, která zajistí propojení zdrže Helmovského jezu s max. plavební hladinou 185,82 m n.m. (úsek mezi PK Praha-Štvanice a PK Praha-Smíchov) a zdrže Šítkovského jezu (úsek mezi PK Praha-Smíchov a PK Praha-Modřany). Cesta bude určena pro rekreační plavbu malých plavidel a menších osobních lodí, což představuje cca 80% plavidel reálně provozovaných na vltavské vodní cestě (výtlak návrhového plavidla 1236 t). Větší plavidla budou využívat i nadále plavební komoru Praha-Smíchov. Propojení úseku vodní cesty mezi Šítkovským jezem a Staroměstským jezem představuje úsek mezi říčním km 53,40–54,00 (celkem 600 m vodní cesty).

#### Rozsah záměru:

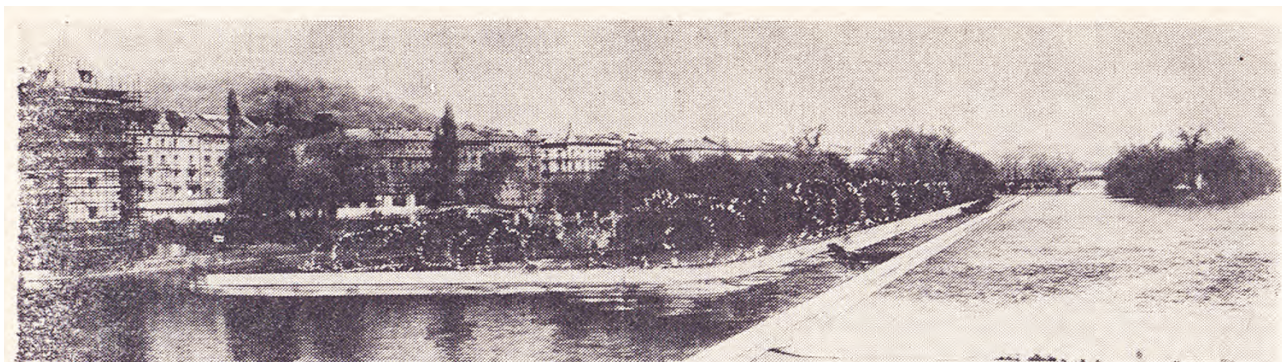
Plavební komora Praha-Staré Město bude překonávat spád cca 0,7–0,94 m Staroměstského jezu. Plavební dráha bude využívat zdrž Staroměstského jezu, přičemž spád Šítkovského jezu bude překonán stávající plavební komorou Praha-Mánes. Parametry vodní cesty budou odpovídat užitém rozměrům stávající plavební komory Praha-Mánes, tj. cca 55,0x11,0 m. Plavební hloubka bude 2,5 m.



Vizualizace nové plavební komory Praha-Staré Město

### Plavební komora Bělov

Záměrem je vybudování nové plavební komory u jezu Bělov a s tím související prodloužení konce vodní cesty Otrokovice-Rohatec (Baťův kanál) až do města Kroměříž a tím zajištění souvisle splavné vodní cesty v úseku Kroměříž-Rohatec (Hodonín). Prodloužení spočívá v zajištění parametrů stávající vodní cesty, vedené řekou Moravou, dle platné legislativy, čehož bude dosaženo propojením v současné době splavného úseku řeky Moravy ústí Dřevnice (ř. km 164,925) – jez Bělov (ř. km 166,770) se zdrží jezu Bělov, která sahá až k jezu Kroměříž (ř. km 182,867). Ve zdrži jezu Bělov budou v nezbytném rozsahu provedeny úpravy, které zajistí požadované parametry vodní cesty. Nedílnou součástí prodloužené vodní cesty je i koncové přístaviště v Kroměříži (ř. km 179,100). Součástí stavby plavební komory je výstavba horní a dolní rejdy včetně čekacích stání a nového přemostění stávající komunikace. Celková délka nově plánovaného prodloužení úseku vodní cesty



Obr. 5. Nejnovější návrh umístění nové plavební komory v Praze na Smíchově u Dětského ostrova (foto archiv)

Návrh druhé velké plavební komory u Dětského ostrova z 80. let (Vodní hospodářství 5/84)





Vizualizace plavební komory Bělov na řece Moravě

Otrokovice-Kroměříž činí 14,375 km. Ukončení je navrženo v ř. km 179,260 před mostem pro pěší přes řeku Moravu, spojující Erbenovo a Švabinského nábřeží v Kroměříži.

#### Parametry vodní cesty:

šířka plavební dráhy	10,0 m
plavební hloubka	1,5 m
velikost návrhového plavidla	20x5x1,2 m
výtlač návrhového plavidla	120 t

#### Přístav Napajedla-Pahrbek

Záměrem je výstavba nového rekreačního přístavu na Baťově kanále. Po realizaci bude záměr sloužit k zajištění dlouhodobého, střednědobého a krátkodobého stání rekreačních plavidel a k zajištění servisních služeb pro plavidla. Služby bude umožňovat samostatné servisní centrum, zahrnující ČS PHM, napojení na elektrickou energii a pitnou vodu, odběr fekálních a zaolejovaných (nádých) vod z plavidel a odběr komunálního odpadu.

Přístav bude od zbylé části slepého ramene (resp. prostoru pro koupání) oddělen hrází. Propojení přístavu

s tokem bude hrazeným vjezdovým objektem. Vlastní prostor přístavního bazénu bude ukončen dělicí hrází. Šířka přístavního bazénu bude cca 90 m, délka cca 175 m. Plocha oddělené vodní části přístavu bude cca 18 000 m<sup>2</sup>. Přístav bude s Moravou propojen vjezdovým objektem. Pro případ povodně bude možné vjezdový objekt zahradit. Šířka vjezdového objektu bude 6 m bez oděrných trámů. Vjezdový objekt bude přemostěn betonovou lávkou, přes kterou povede stávající cyklostezka.

Jsou navržena čtyři plovoucí přístavní mola, která budou kolmá ke břehu. Přístavní mola budou vybavena přípojnými pilířky pro odběr pitné vody a elektřiny. K přístupu na přístavní mola budou sloužit pohyblivé lávky, které budou ve břehu uchyceny v kotevních blocích.

#### Počet stání plavidel:

Celkem:	77 stání.
Plavidel typu A (20x5 m):	3 stání.
Plavidel typu B (10x4 m):	27 stání.
Plavidel typu C (8x3 m):	30 stání.
Plavidel typu D (5x2,5 m):	17 stání.



Vizualizace přístavu Napajedla-Pahrbek

## 40. výročí zahájení plavby na chvaletické relaci

Na jaře roku 1977 se v Týnci nad Labem slavnostně otevřela labská vodní cesta až do Chvaletic. Ministr lesního a vodního hospodářství ČSR Ing. Ladislav Hružík za přítomnosti náměstka Ing. Josefa Vančury otevřel nově vybudovanou část labské vodní cesty v úseku Veletov-Chvaletice a zahájil provoz na zmodernizované vodní cestě z Vaňova do Chvaletic.

Toto prodloužení se realizovalo pro zásobování tepelné elektrárny Chvaletice a bylo vybaveno moderní technologií hromadné přepravy substrátů. Překladiště Lovosice-Prosmuky bylo vybavené pro rychlý překlad uhlí z ucelených souprav železničních vozů do tzv. labských člunů speciálně vybavených pro tyto manipulace. V chvaletickém přístavu sloužily pro vykládku dva korečkové vykladače.

Výstavba překladiště v Lovosicích byla teprve asi v polovině, když byla 21. července 1977 zahájena přeprava uhlí, které se do plavidel nakládalo ve Vaňově. Překladiště energetického uhlí v Lovosicích bylo slavnostně uvedeno do provozu 25. května 1979.

Trasa uhelné plavby měřila 150 km a lodě při ní překonávaly 19 zdymadel.

Nejvyšší dosažený překladní výkon je z roku 1984, kdy bylo přeloženo z železničních vozů do lodí 4,369 milionu tun uhlí pro elektrárnu ve Chvaleticích. Nejčastějšími používanými loděmi byly tlačné remorkéry TR 500 s tlačným člunem. Čluny měly maximální nosnost 1230 tun. Přepravu uhlí zajišťovala Československá plavba labsko-oderská - závod Chvaletice. V přístavu se uhlí vykládalo kolesovým vykládacím zařízením a po zakrytovaných pá-

sových dopravnících o délce 6,5 kilometru se dostávalo přímo do kotelny nebo na skládku uhlí. Pro případ výpadku vodní dopravy způsobené přírodními vlivy vyprojektovali v elektrárně Chvaletice největší skládku paliva s kapacitou 750 milionů tun. Později se rozšířila až na milion tun uhlí. V roce 1979 udeřila tuhá zima, Labe zamrzlo a přeprava uhlí do Chvaletic se zastavila. Musela být zavedena náhradní přeprava uhlí vlakem do elektrárny Opatovice nad Labem, kde se překládalo do nákladních aut a vozilo do 40 kilometrů vzdálených Chvaletic.

Ve výhledu bylo uvažováno i zásobování elektrárny Opatovice II po vodě. Tato elektrárna ale nebyla nikdy realizována.

V letech 1990 až 1991 se přeprava uhlí po Labi pohybovala mezi třemi až čtyřmi miliony tun, mezi lety 1992 a 1995 se do elektrárny po vodě přepravovaly dva až tři miliony tun uhlí ročně.

V polovině roku 1996 doprava uhlí po Labi skončila a přešlo se na železniční dopravu.

Potřeba přepravy uhlí do elektrárny Chvaletice vodní dopravou vytvořila předpoklady pro období tzv. RENESANCE VODNÍ DOPRAVY V ČECHÁCH o kterém píše Ing. Josef Podzimek ve svém článku Život není takový, je úplně jiný č. 67.



technický rozvoj  
ministerstva lesního a vodního hospodářství ČSR  
na Labsko-vltavské vodní cestě

Slavnostní otevření plavební komory Týnec nad Labem v roce 1977 ministrem Ladislavem Hružíkem



Tlačná souprava s uhlím v plavební komoře Kolín. Ve výřezu stříhání pásky nové komory ministrem lesního a vodního hospodářství ČSR Ing. Ladislavem Hružíkem



Zahájení přepravy energetického uhlí ze Severočeského hnědouhelného revíru do nové tepelné elektrárny ve Chvaleticích je možno považovat za dovršení první etapy modernizace labsko-vltavské vodní cesty. V historii rozvoje československé vodní dopravy je to jistě natolik významná událost, že bude připomínána i v příštích desetiletích. Tímto významem bylo motivováno také sestavení tohoto souboru fotografií z bohatého archívu Ing. Josefa Podzimka. Účastníkům slavnostního zahájení přepravy chtějí připomenout původní objekty této plavební cesty postavené před třičtvrtě stoletím, průběh stavebních prací při modernizaci těchto děl a konečně i dnešní vzhled objektů plavební trati, jejichž technická úroveň patří k současné světové špičce.

Na právě dokončenou první etapu přestavby našich vodních cest naváže etapa další, která ještě zvýší kapacitu labské a vltavské vodní cesty. Spolu s pracemi, jež mají být uskutečněny na řece Odře se tak vytvářejí podmínky pro splnění давých tužeb vnitrozemských plavců - pro výstavbu plavebního kanálu Dunaj - Odra - Labe. Ten umožní propojit nejen celou československou síť plavebních cest, ale stane se důležitým integračním dílem pro mírovou mezinárodní hospodářskou spolupráci evropských zemí a cestou pro lodní soupravy od severních do jižních moří.

Věříme proto, že tento sborník fotografií nalezne v nedaleké budoucnosti své následovníky, kde budou jako historie zaznamenány činy, o nichž dnes hovoříme jako o velké perspektivě.

POVODÍ VLTAVY Praha  
podnik pro provoz a využití vodních toků

Duben 1977

# Padesát let česko-polské spolupráce na labsko-vltavské vodní cestě

Ing. Milan K. Jermář, DrDc.; technická pomoc - Ing. Zbigniew Tarchalski

## Výstavba plavebních stupňů na labsko-vltavské vodní cestě

Podnět k výstavbě kapacitní labsko-vltavské vodní cesty a výkonné, ekologicky vhodné i levné nákladní dopravy až k německým hranicím dal koncem 19. století zemský výbor tehdejšího Českého království založením tzv. Kanalizační komise. **Vodocestný zákon o stavbě vodních cest a regulaci řek tehdejšího Rakousko-Uherska rozhodl nejen o splavnění Labe až do Pardubic, ale i o vybudování vodní cesty Dunaj-Odra-Labe, o splavnění Vltavy Mělník-Praha-České Budějovice i trasy Labe Pardubice-Hradec Králové-Jaroměř.** Tyto vodní cesty měly být původně dohotoveny pro čluny o nosnosti 600 tun do r. 1922, jako rakousko-uherská kompenzace za podporu předchozí výstavby železnic v Alpách.

Výstavba těchto vodních cest však od samého začátku neprobíhala podle stanoveného časového plánu. Postupovala již za Rakouska-Uherska velmi pomalu, i vlivem prvé světové války a rozpadem tohoto státu. Až do roku 1919 se využívalo jako plavebních stupňů členitých slupicových konstrukcí s lávkou při horní hladině, hrazených hradly či malými stavidly, tedy členitých a manipulovaných ručně, jen lidskou silou. Výstavba probíhala tedy od počátku i ve zpoždění za technickým vývojem jezových konstrukcí sousedních evropských států. V Evropě i USA byly koncem 19. století již budovány jezy celistvé, vybavené většinou velkými stavidly, nebo segmentovými uzávěry. Byly pohybovány strojně a elektricky, a to mechanismy umístěnými ve vysokých pilířích, tyčícími se na konci jezových polí. Existovaly již i jezy hydrostatické, především jezy sektorové nebo pokloповé různých soustav, které byly také pohybovány hydrostatickým tlakem, nikoliv lidskou silou.

Vláda Československé republiky vydala roku 1931 Zákon o státním fondu splavnění řek, vybudování přístavů, údolních přehrad a pro využití vodních sil. Za vodocestné stavby ČSR odpovídalo Ministerstvo veřejných prací a Ředitelství vodních cest ŘVC, s aktivním ing. Bartovským, prosazujícím tehdy moderní stavidlové jezy. Nastal čas jejich rozvoje.

Mezi světovými válkami proběhla na Labi výstavba devíti stavidlových jezů s plavebními komorami a částečně i vodními elektrárnami: Přelouč, Kostelec nad Labem, Brandýs nad Labem, Lysá nad Labem, Kostomlátky, Srnojedy, Čelákovice, Ústí nad Labem a Klavary, dostavěné za druhé světové války. V letech 1934–37 bylo zřízeno první zdymadlo na průplavu Odry, jez u Koblova, který bylo vlivem rozpadu poddolování po válce zrušeno. V roce 1938 byl v rámci smlouvy mezi tehdejší Velkoněmeckou říší a Československem vypracován nový projekt labské větve dunajsko-oderského průplavu D-O-L s plavidly nosnosti 1000 tun. Byla zřízena Komise pro stavbu a provoz dunajsko-oderského průplavu. Její memorandum pak v roce 1946, rok po skončení druhé světové války, vyžadovalo pokračování výstavby a mezinárodní financování stavby.

Po komunistickém převratu roce 1948 bylo zavedením krajského zřízení zrušeno Ředitelství vodních cest. Roku

1952 vzniklo Vodohospodářské rozvojové středisko VRS Ministerstva stavebního průmyslu, avšak přípravné práce na průplavu byly zastaveny. D-O-L byl však formálně zahrnut do Státního vodohospodářského plánu, ale bez časových termínů. Nastalo opět období, ve kterém neexistovala organizace pro jeho podporu. V roce 1966 pak vzniklo Ředitelství vodních toků ŘVT, vedené ředitelem ing. Oldřichem Víthou, zahrnující šest správ povodí: Vltavy, Berounky, Ohře, Labe, Moravy, Odry a odborný útvar Vodohospodářský rozvoj a výstavba. Ten byl řízený posléze ing. J. Schwarzerem, pak ing. J. Lejskem a do nedávna ing. Plechatým.

Plavební období bylo do rekonstrukce členitých jezů stále přerušováno v zimě a za povodní. Před zimním obdobím, kdy slupicové jezy zamrzaly, a před povodněmi, kdy nadměrně zvyšovaly hladinu, se tyto členité jezy musely zdoluhavě a ručně vyhradit a sklopit.



## Vznik Ministerstva lesního a vodního hospodářství

V období, předcházejícím pražské jaro, změnou tehdejší Ústřední vodní správy v Ministerstvo lesního a vodního hospodářství, zesílily snahy o účelnost vodohospodářských staveb i pravomoci jeho pracovníků. To umožnilo zařadit do plánu výstavby rekonstrukci zastaralých slupicových jezů, a využít takového řešení, které vyhovovalo po stránce technické, funkční i nákladové. Ze stejných důvodů byly pak do jezů, projektovaných v rámci úprav jižní Moravy zařazeny plavební komory. Ředitel ing. Jiří Hruška z povodí Moravy prokázal dlouholetým studiem, že mnohé existující a plánované říční zdře řeky Moravy - existující nebo plánované - v Hodoníně, Kroměříži, Splytihněvi, Nedakonicích i některé zdře povodí Odry, již vytvořily dílčí úseky budoucího průplavu.

Proto byly v tehdejších studiích a projektech k takto vybraným jezům přiřazovány i novodobé plavební komory. **Investiční odbor ministerstva lesního a vodního hospodářství se snažil podpořit další výstavbu D-O-L.** Komunisté si jeho výstavbu nepřáli. Posiloval by spojení s kapitalistickým Západem, zatímco oni podporovali hospodářské a politické propojení na východ, se zeměmi socialismu. Investiční odbor ministerstva požádal v druhé

polovině šedesátých let Hydroprojekt Brno o vypracování dalšího ekonomického posouzení. Vedoucí střediska brněnského Hydroprojektu komunista ing. Šmarda však odevzdal vyhotovený posudek plánovacímu odboru ministerstva. **Cynickým názorem vedoucího tohoto odboru ing. Václava Plecháče bylo, že D-O-L se nebude stavět, že to je dílo vhodné pouze pro oblíbené služební cesty na Západ.** Názor plánovacího odboru se prosadil a plavební komory byly ze studií úprav řeky Moravy vyřazeny.

Vládním rozhodnutím o výstavbě uhelné elektrárny ve Chvaleticích na Labi a jejím zásobování lodní dopravou z mostecké hnědouhelné pánve v šedesátých letech bylo z iniciativy podniků Povodí Vltavy i Labe, ředitelů ing. Chytráčka a ing. Žďárka a generálního ředitele Československé plavby labsko-oderské Ing. Aloise Oprchalského uvažováno o zvýšení přepravy na dolním Labi na desetinásobek, na středním Labi na padesátinásobek tehdejšího objemu. Detaily poskytuje tehdejší publikace ing. Josefa Podzimka **Modernizujeme labsko-vltavskou vodní cestu z roku 1975. Na základě vládního usnesení č.222/1966 vypracoval Hydroprojekt pro ŘVT studii Průplavní spojení D-O-L – generální řešení 1968.**

### Nová koncepce labských a vltavských plavebních stupňů

O druhu jezové konstrukce rozhodoval v Hydroprojektu vždy projektant díla ve spolupráci s odborem ocelových konstrukcí. Jeho vedoucí pracovníci, ing. Krombholz a ing. Kratochvíl, podporovali využití stavidlových (tabulových) jezů zejména proto, že prostřednictvím vyzkoušených a spolehlivých podoblastí projektů minulých staveb jim to usnadňovalo přípravu nových.

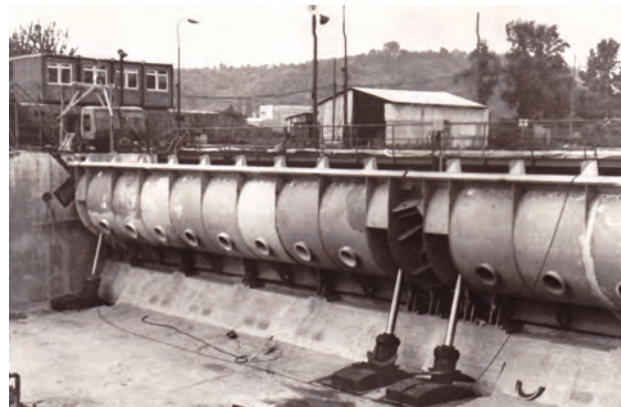
Po dokončení studia Fakulty inženýrského stavitelství jsem byl z počátku činný na dokončení zadávacího projektu elektrárny vodního díla Kamýk a prováděcích výkresech bloků přehrady Orlík. Studie vodního díla Modřany, jezu s plavební komorou a vodní elektrárnou, byla začátkem šedesátých let mou první samostatnou prací. V duchu závěrů vysokoškolských přednášek jezů a vodních cest, jsem za zastaralé tehdy považoval nejen konstrukce členitých slupicových jezů, ale i v té době obvykle využívané stavidlové jezy. Jezové konstrukce jsem vyhodnotil ve své kandidátské práci po všech významných stránkách: zejména provozních a hydraulických výhod, objemů a nákladů hlavních prací, architektonických a ekologických. Dospěl jsem k těmto závěrům:

- vysoké pilíře zdvižných jezů tedy i stavidlových i segmentových, jsou architektonicky nevhodné, zejména ve volné krajině, sklopné jezy jsou z tohoto hlediska mnohem vhodnější,
- jezové pilíře je třeba navrhovat co nejkratší a nejnižší, méně hmotné, případné vstupy chránit vodotěsnými poklopy,
- náhrada tehdy obvyklé jezové lávky chodbou ve spodní stavbě zvyšuje estetický dojem proudu vody, přepadající přes přelévané sklopné jezové uzávěry,
- je účelné a provozně výhodné ovládat a kontrolovat provoz všech objektů, tedy jezů, plavebních komor, propustí atd. z jediného místa. Tento objekt pak vytváří jedinou vertikální dominantu celého vodního díla.
- vodní dílo je účelné vhodně začlenit do krajiny účelovou vegetační úpravou.

Při definici úsporné, elegantní a do krajiny se vhodně začleňující jezové konstrukce jsem dospěl k hydrostatickému sektoru a k duté, hydraulicky ovládané klapce. Můj vedoucí spolupracovník, ing. Haník z technického odboru tehdejšího Hydroprojektu, zesiloval její osu ocelovou trou-

bou, prodlouženou do nízkého pilíře, kde se nacházel válec hydraulického ovládání. Odmítal návrh vytvořit klapku staticky výhodně, jako klapku s převislými konci, a podepírat ji dvěma hydraulickými válci přímo v jezovém poli. To později prosadil ing. Podzimek prostřednictvím typizace.

Využitím těchto inovací není pohyblivé jezy nutno vybavovat vysokými pilíři. Umožňuje to navíc značné zkrácení jezových pilířů, tedy úsporu oceli, betonu i pracnosti.



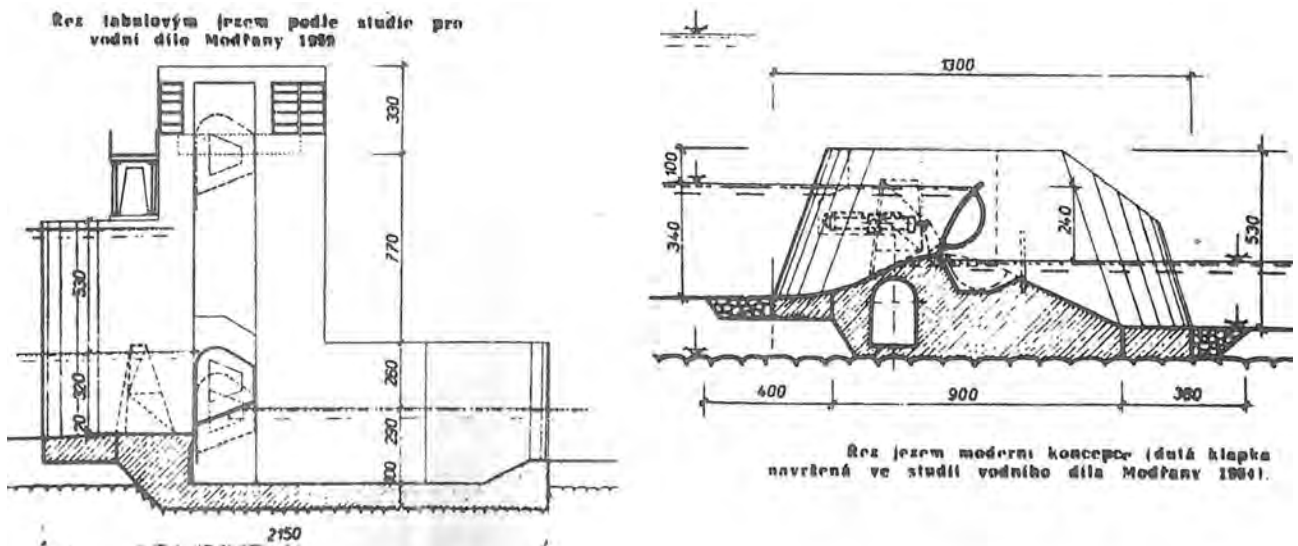
Vyzkoušel jsem tehdy, za spolupráce nezapomenutelného ing. Libora Záruby a ing. Haníka toto uspořádání nejprve u pohyblivého jezu o spádu 4 metry na Úpě v Babíččině údolí, na který památkáři kladli, vzhledem k literární historii těchto míst, obzvláště vysoké požadavky. V rámci aspirantského studia u prof. Dr. ing. Jaroslava Čábelky, DrSc. na katedře vodních staveb i jako pracovník Hydroprojektu Praha, pověřený také studiem úpravy Vltavy v Praze a využití vodní energie vltavských a labských jezů jsem se nadále zabýval sklopnými a přelévanými jezovými konstrukcemi a také přeléváními elektrárnami, které jsem však uplatnil až později v cizině, zejména v Rakousku a v Indonésii na Sumatře.

Srovnání tehdy obvyklé konstrukce jezů s vysokými pilíři a konstrukcí přelévaných je patrné z přiložených zobrazení. Uvedené inovace jsem propagoval, v odborných časopisech a na konferencích, návrat k vegetačním úpravám pak za huronského smíchu stavebních specialistů, zastánců betonovaných koryt, jsem prosadil nakonec stejnojmennou brožurou roku 1968, a to až po roce 1966, po mém přestupu jako vedoucího referenta pro vodní cesty a úpravu toků v investičním odboru Ústřední správy vodního hospodářství, kterou vedl soudruh Josef Smrkovský. Tato správa se brzy změnila na samostatné Ministerstvo lesního a vodního hospodářství ČSR.

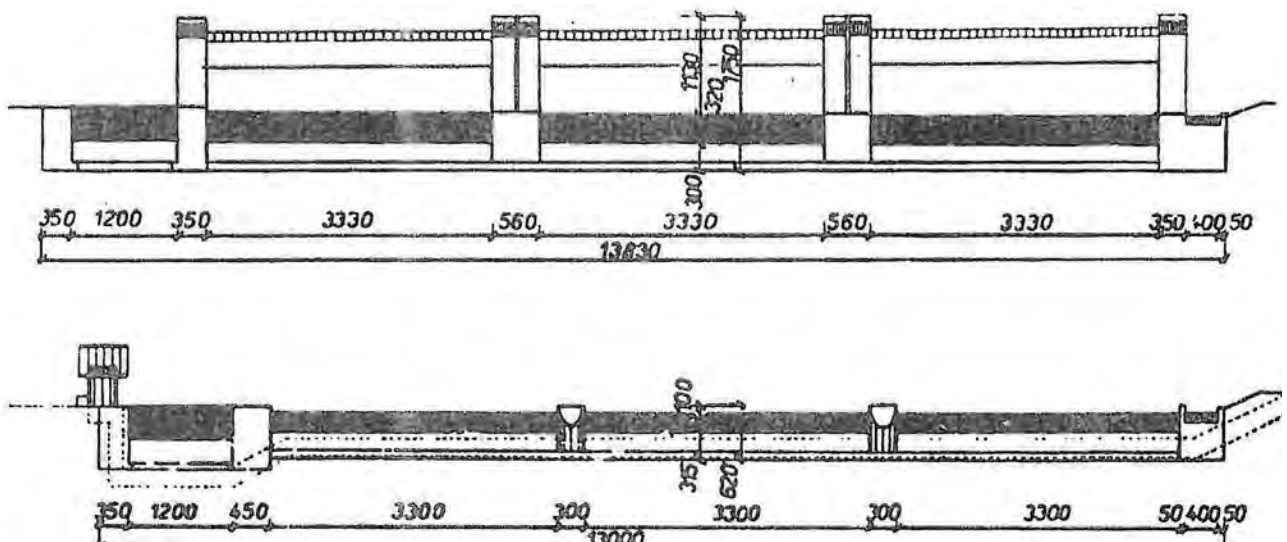


### Rekonstrukce zastaralých jezů a plavebních komor na labsko-vltavské vodní cestě

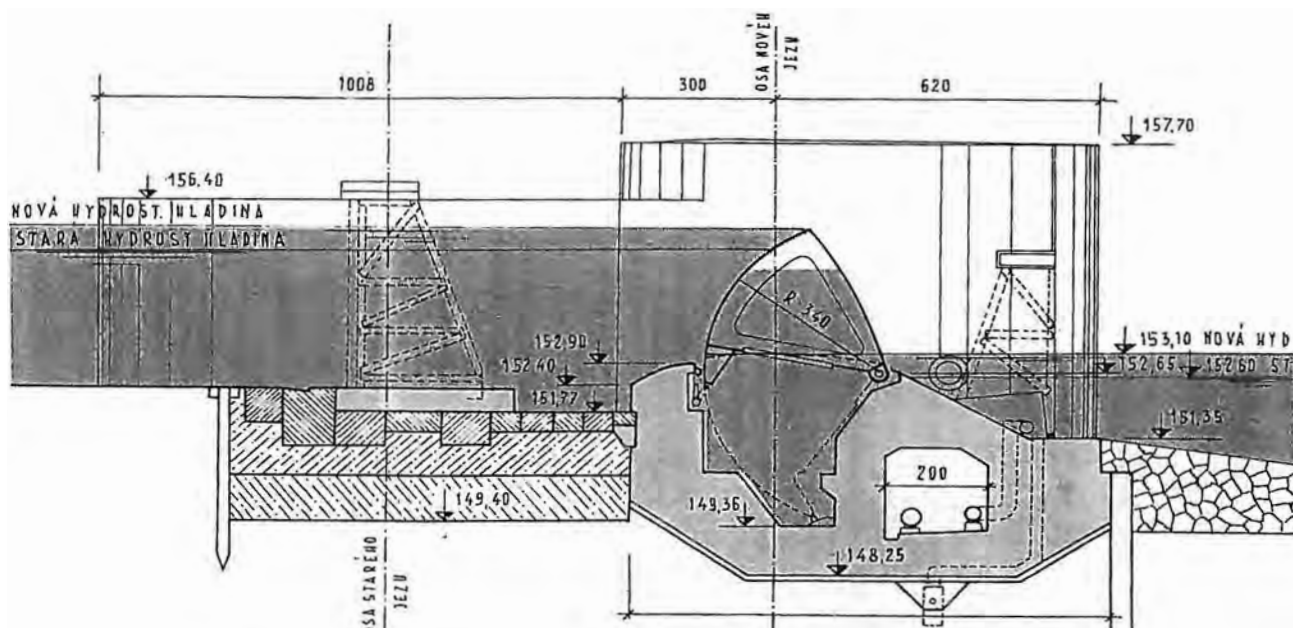
Rekonstrukce zastaralých jezů na labsko-vltavské vodní cestě se stala žádoucí na konci šedesátých let, jak uvedeno a zdůvodněno v předminulé kapitole. Spolu s vedoucím investičního odboru ministerstva ing. Vladimírem Dvořákem a náměstkem ministra ing. Miloslavem Boháčem jsme si tehdy uvědomovali, že cenové nabídky předpokládaného dodavatele rekonstrukce vybraných jezů Roudnice, České Kopisty, a Lovosice (Ro-Ko-Lo),



obr. 2: Srovnání příčného řezu stavidlového jezu s vysokými pilíři, plavební komorou i propustí podle studie oddělení ocelových konstrukcí Hydroprojektu a duté klapky s chodbou ve spodní stavbě, s pohonem hydraulickým válcem, umístěným v nízkém pilíři – podle studie autora



obr. 3: Srovnání podélného řezu stavidlového jezu s vysokými pilíři, plavební komorou i propustí podle studie oddělení ocelových konstrukcí Hydroprojektu a sektoru či duté klapky s chodbou ve spodní stavbě, a provozní budovy jako jediné vertikální dominanty díla – podle studie autora



obr. 4: Příčný řez rekonstruovaného jezu v Českých Kopistech se sektorovým uzávěrem, chodbou ve spodní stavbě a provizorními uzávěry

národního podniku Vodní stavby, jsou nadměrně nákladné. Bylo to způsobeno jednak mohutnou stavidlovou či segmentovou konstrukcí a zdvihacími mechanismy na pilířích do kterých se přenášel veškerý vodní tlak, a hlavně nevhodným způsobem výstavby v mohutných sypaných jámkách, což tento národní podnik běžně používal.

Vysoké náklady, požadované Vodními stavbami i náklady za technologické vybavení jezů, požadované dodavatelem ČKD Blanska, který tehdy vystřídal původní ČKD Slaný, omezovaly zařazení rekonstrukce plavebních stupňů do investičního plánu. Největší český stavební podnik Vodní stavby, vedený pozdějším ministrem ing. Polákem, zásadně odmítal nahradit sypané jámky pouhými štětovými stěnami, beraněnými z vody i omezit rozměry staveb s cílem snížit náklady.

Vodní stavby odmítly změnu svých postupů a jakékoliv snížení nákladů výstavby, podobně i ČKD Blansko. Pokusil jsem se tehdy o zcela neobvyklý postup: rekonstrukci uvedených zastaralých jezů importovat z té ciziny, která poskytne nižší cenu stavby na klíč. V tehdejší době se však zahraničních stavebních dodavatelů vůbec nevyužívalo. Ani import technologického zařízení nebyl obvyklý, zvláště pak jeho montáž. Využil jsem však okolnosti, že Polsko bylo v Československu značně zadluženo.

Za souhlasu vedoucího investičního odboru ing. Vladimíra Dvořáka jsem kontaktoval ing. Grosmana, vedoucího pracovníka Státní plánovací komise v této záležitosti. Po získání souhlasného stanoviska tohoto nejvyššího investičního úřadu tehdejšího Československa jsem pak oslovil polského obchodního zástupce v Praze ing. Karpiňského. Ten hbitě zprostředkoval styk s polskými dodavateli.

Na ministerstvo se brzy dostal zástupce polské exportní společnosti CEKOP, ing. Marek Swiergel. Blížily se sice roky zdánlivé svobody, ale oslovení vedoucí pracovníci, komunisté, se ho báli přijmout. Skončil na nižší úrovni, tedy u mne. Dohodli jsme se, že náklad rekonstrukce labských jezů bude při provedení staveb na klíč polskými dodavateli pravděpodobně poloviční, než při českých dodávkách. Ing. Swiergel byl pozoruhodný nejen svým mezinárodním i technickým přehledem a svou elegancí, ale i tím, že se netajil svými antikomunistickými a antisovětskými názory. To bylo pak bez výjimky typické i pro všechny ostatní polské vedoucí pracovníky, s kterými jsem se spřátelil. Výsledek našeho tehdejšího rozhovoru bylo mé pozvání do Varšavy.

Můj pobyt v Polsku, kam se tehdy cestovalo nikoliv letecky, ale pouze nočním rychlíkem, organizoval ing. Marek Swiergel. Po úvodních rozhovorech s vedením podniku polského zahraničního obchodu CEKOP Varšava jsme spolu odjeli na pobřeží Baltického moře do Gdaňska a Gdyně, sídel stavebního družstva Spoldzielnia Robót Morskich i Drogowych L. Waryńskiego, vybraného zhotovitele stavebních částí jezu. Seznámil jsem se s jeho vedením, předsedou J. Szulferem a jeho technickým náměstkem ing. Zbigniewem Tarchalskim, a pochopitelně i s jejich stavbami nábrežních zdí, mol a dalších vodních staveb.

### **Družstvo Spoldzielnia Robót Morskich i Drogowych L. Waryńskiego**

Svá pozorování jsem soustředil zejména na postupy při zarážení pilot a štětovnic, podstatné pro zmenšení jámek, které jsme od českých Vodních staveb požadovali a nezískali. V přístavu Gdyně jsme vypluli na moře do míst, kde stavební skupina elegantně zatloukala štětovou stěnu na moři, které mně připadalo značně neklidné. Vý-

sledek mého pozorování mne přesvědčil, že Spoldzielnia Robót Morskich i Drogowych L. Waryńskiego nebude požadovat sypané jámky, tak jako Vodní stavby. Bude tak schopna provádět práce v malých štětovnicových jámkách, tedy tak, jak jsme požadovali.

Představitelé družstva, o jejichž vysokých odborných znalostech a dlouholetých zkušenostech jsem se tehdy přesvědčil, mi přislíbili, že podobně budou zatloukat štětovnice na Labi. Poté jsme odjeli do Plocku, přístavu na řece Visle, a navštívili ocelárny, předpokládání dodavatele sektorových uzávěrů. Tczewska Stocznia Rzeczna vyráběla ocelové říční lodě. Vzpomněl jsem na odbornou potíže, jež jsem prožil při přenesení výroby jezových uzávěrů z ČKD Slaný do ČKD Blansko. Tvary i technologie v Tczewské loděnici vyráběné, byly však složitější než tvar sektoru, a také precizně provedené. Proto jsem i s tímto dodavatelem souhlasil. Dodavatelem elektroinstalací a automatiky se pak stala Elektrobudowa Katowice, podvodní a pyrotechnické práce měla provádět firma P.R.O Gdynia, injektáže a vrtané studně firma Hydrogeo.

Po návratu do Varšavy jsem ve varšavském Hydroprojektu byl seznámen s hlavním inženýrem, který se měl stát vedoucím přípravy prováděcích výkresů. Jeho znalosti na mne udělaly ten nejlepší dojem – později se stal profesorem hydrotechniky v Kanadě. Pak proběhla závěrečná jednání v CEKOPU a poté mne představitelé CEKOPU zcela nečekaně a bez mého souhlasu předvedli k polskému ministru plavby. Ten, po poměrně krátkém rozhovoru za přítomnosti polské televize a rozhlasu, mi podal ruku a slíbil, že spolu to „pudlo“ dokončíme.

K takovému rozhodnutí a zejména k jeho publikaci mne však ministr Smrkovský neoprávnil. Jednání bylo dokončeno způsobem, se kterým jsem nemohl souhlasit. Požádal jsem své hostitele o to, abych mohl okamžitě odjet nočním vlakem do Prahy. Ohlásil jsem se u Smrkovského hned v 8 hodin ráno. Čekal jsem však dlouho. Pak vstoupila do sekretariátu mně povědomá osobnost. Dveře se rozlétly a Smrkovský ji okamžitě pozval k sobě: „To jsem rád, že jsi tady, soudruhu Svobodo“. Bylo to jeho první setkání s budoucím prezidentem. Mně nezbyvalo, než odejít. Ministr mi svůj souhlas sdělil po sekretářce.

Ředitel Vodních staveb ing. Polák a ředitel ČKD Blansko mne však přesto obžalovali na ÚV KSČ: z podřívání národního hospodářství. Zřejmě ze solidarity se k nim připojil ing. Josef Holoubek, ředitel Hydroprojektu Praha. Náměstek Július Hanus rozhodl, že se budu obhajovat sám. V místnosti na ÚV KSČ, kam jsem se dostal, již uvedení hodnostáři seděli vedle sebe na jedné straně stolu. Vtom se otevřely dveře a k mému překvapení vstoupil soudruh Rydrych, elegantně oblečen, s rudou kravatou a bílou košilí. Tohoto soudruha jsem totiž znal v oděvech poněkud méně elegantních. V květnu 1945, po svém návratu z koncentráku, se přistěhoval s rodinou do činžovního domu v Rokycanech, kde jsem s rodiči bydlel desítky let. V únoru 1948 mne každodenně budil do školy svým poklusem ze schodů, oblečen do uniformy lidových milic. Pozdravil nás: „práci čest“ a podal pravici každému, i mně. Představil jsem se a on poté řekl, spíše zašeptl: z Rokycan. Obrátil se hned na trojici žalobců: Tak vy nemáte práci? Všichni tři začali zmateně vysvětlovat, že mají práce dost. Odvětil: Tak proč tu jsme? Znovu pozdravil „čest práci“ a s lehkou úklonou odešel. Dodnes se domnívám, že tato scéna by neskončila tak rychle, kdyby se nejednalo o bývalého souseda naší rodiny.

Před uzavřením smlouvy jsme návštěvu ve Varšavě, Gdaňsku a Plocku opakovali s početnou skupinou, zahrnující ředitele odboru investic ministerstva ing. V. Dvořáka, ředitele VRV ing. J. Schwarze, představitele povodí Labe

ing. Žďárka, ing. Michala Grosmana, ing. Okrouhlického a polské specialisty, což MLVH umožnilo doporučit podepsání smlouvy s Polskem a potvrdit již schválené záměry.

### **Kontrakt na rekonstrukci slupicových jezů Roudnice, České Kopisty, Lovosice**

Kontrakt na přestavbu zastaralých slupicových jezů na Labi v Lovosicích, Českých Kopistech a Lovosicích a výstavbu jezů sektorových bez lávky, a s chodbou ve spodní stavbě, s obslužní komorou na mohutném pilíři jako jedinou vertikální dominantou vodního díla byl podepsán českou a polskou stranou v listopadu 1967. Pro Československo byl výhodný i po cenové stránce, neboť Poláci nabídli téměř poloviční ceny ve srovnání s cenami národních podniků Vodní stavby i ČKD Blansko. Navíc snižovala jejich dodávka polský dluh.

Hlavním partnerem českého zahraničního podniku Škodaexport Praha, inženýrské organizace Vodohospodářský rozvoj a výstavba s ředitelem ing. Janem Schwarzerem a Povodí Vltavy s ředitelem Janem Chytráčkem, pod které tehdy Dolní Labe spadalo, se stal polský podnik zahraničního obchodu CEKOP – později Budimex, generálním dodavatelem podnik Naviga a zhotovitelem stavební části Stavební družstvo L. Waryńského, které tehdy začalo vystupovat pod názvem Spelwar.

Rekonstrukce zastaralých slupicových jezů byla zahájena družstvem Spelwar v Českých Kopistech (1968–71), pokračovala výstavbou Roudnice (1969–71) a Lovosic (1969–72). Každým rokem vznikalo jedno nové jezové pole s ocelovým sektorovým uzávěrem. Smlouva byla pak rozšířena o jez Obříství, jež zahrnoval vzduť i bývalého jezu Hadík, jeho plavební komoru (1971–74) o vyšším spádu, a jez v Praze-Troji (1974\_78). Později byla postupně prováděna i modernizace malých a pak i velkých plavebních komor: Dolní Beřkovice, Roudnice, České Kopisty i výstavba plavebních komor ve Veletově.

### **Úsilí o finanční podporu od německého spolkového státu Hamburk při výstavbě D-O-L**

Po výstavbě těchto staveb Ro-Ko-Lo chtěli polští odborníci pokračovat v podpoře výstavby českých a slovenských vodních cest. **Proto se usilovně zajímali o průplavní spojení D-O-L – zvané dnes vodní koridor. Měla o to i zájem i Československá plavba labsko-oderská ČSPLO, zejména pak její ředitel Oprchalski, rovněž Polák.** Ten spolu s vedoucím pražské skupiny CEKOPu požádal mým prostřednictvím investiční odbor tehdejšího Ministerstva lesního a vodního hospodářství o souhlas pro jednání o získání mezinárodní finanční podpory německého svobodného státu Hamburk. Bylo to v době, kdy československý stát i ostatní lidové demokracie uznávaly pouze Německou demokratickou republiku.

Mezi Československem a Spolkovou republikou Německo neexistovaly v té době diplomatické styky, československé ministerstvo zahraničí s ní nejednalo. Obchodní styky byly velmi omezené a téměř náhodné, Ministerstvo zahraničního obchodu s ní jednalo pouze zprostředkovaně. Investiční odbor Ministerstva lesního a vodního hospodářství však s naším návrhem žádosti o finanční podporu z Hamburku souhlasil a ministr Smrkovský dokonce tento postup potvrdil. Bylo to v době, kdy prezident Novotný ztratil svou moc a české obyvatelstvo začalo zvedat hlavy a usilovat o získání větších práv a svobody.

**Za této situace jsem byl tedy úředně pověřen, proti předchozím zvyklostem, navázat mezinárodní styky s hamburským státem a získat finanční podporu pro další výstavbu plavebního koridoru mezi Dunajem**

**a Odrou.** Bylo to logické a výhodné i pro Hamburk, neboť toto plavební spojení Dunaj-Odra spojuje Hamburk s Černým mořem přímo. Německý průplav Rhein-Main-Donau, jehož dostavba byla tehdy narušována stanovisky ochránců přírody, spojoval s Černým mořem přímo holandský přístav Rotterdam, jenž byl největším obchodním konkurentem Hamburku v Evropě.

**Československá republika mohla tehdy, za účinné podpory polských dodavatelů, dokončit spojení Dunaj-Odra ještě před dohotovením průplavu Rhein-Main-Donau.** To by již tehdy mohlo změnit obchodní strukturu Evropy, a napomoci i její politické změně, po které toužil kromě československého lidu zejména polský národ.

Moje služební cesta do Hamburku byla tedy velmi aktuální a akutní. Z politických důvodů však byla pochopitelně utajována. Proto byla organizována jako studijní a zajišťována nikoliv letecky či vlakem, ale nákladní lodí ČSPLO z Děčína po Labi. Pro ing. Oprchalského to bylo snadné.

V Hamburku mne očekával tamní zástupce ing. Oprchalského, z tisku známý zatvrzelý komunista. Nevzpomínám si sice na jeho jméno, ale zdůrazňuji, že s jeho jednáním a podporou jsem tehdy byl velmi spokojen. Popskytl mi ji po všech stránkách a v plné míře i při jednání a na získání finanční podpory i jemu opravdu záleželo.

Představitelem hamburské vlády byl elegantní pan Harm Westendorf. jednání s ním a jeho partnery proběhlo na konci jara 1968 velmi srdečně a úspěšně. **Bylo domluveno a potvrzeno, že spolkový stát Hamburk podpoří výstavbu průplavu Dunaj-Odra finanční podporou – darem, předběžně stanovenou částkou 25 milionů DM.** Provedl jsem si v duchu přepočít na české koruny. Uvědomil jsem si, že přepočtená částka postačí, při tehdejších polských nákladech výstavby zdymadel na Labi, na výstavbu pěti až deseti zdymadel na Moravě, Bečvě či Odře. Hamburští technici totiž nepočítali s tak nízkými náklady, německé vodní stavby byly tehdy podstatně dražší, než československé. **Termín podpisu příslušné smlouvy byl stanoven na září 1968.** Po návratu jsem o výsledku informoval ing. Júlia Hanuse, po odchodu Smrkovského do funkce předsedy Federálního shromáždění nového ministra lesního a vodního hospodářství. Ten byl výsledkem jednání potěšen a souhlasil s podpisem smlouvy.

**Vstupem spojeneckých vojsk do Československa však výsledek tohoto jednání ztratil svou platnost a význam.** Pod tlakem Sovětského svazu a spojeneckých vojsk se československá vláda rozhodla dodržovat všechny žádané zásady zahraniční politiky. Smlouvu nebylo možno podepsat. To znemožnilo aby dostavba vodního koridoru Dunaj-Odra byla zahájena.

Termín podpisu jsme odvolali telefonicky. Při této příležitosti mne ministr Hanus při přátelském rozhovoru doporučil, abych z bezpečnostních důvodů odešel s rodinou na několik let z Československa. Abych třeba požádal americké vyslanectví o stipendium a strávil ta léta ve svém oboru na některé z amerických technických univerzit. Rozhodl jsem však se jinak: prostřednictvím Ministerstva zahraničního obchodu jsem požádal o zaměstnání rozvojového poradce OSN v Íránu. Tuto funkci jsem získal, neboť moje angličtina i technické znalosti a zkušenosti obstály při zkušebních rozhovorech s odborníkem, jenž přijel z New Yorku a moje franština a antikomunistický politický postoj při rozhovoru s íránským velvyslancem. Ministr Hanus podepsal všechny dokumenty, jak jsem potřeboval, za což jsem mu dodnes zavázán.

V říjnu 1969 jsem odjel svoji škodou MB, přes Balkán a Turecko do Teheránu.

Dojel jsem do Teheránu a najal byt. Moje rodina mne



během měsíce následovala letecky. Zahájil jsem svou spolupráci ve vodohospodářském oddělení íránské plánovací organizace francouzsky. Záhy jsem byl požádán psát své posudky a zprávy anglicky, a to jak pro tuto plánovací organizaci, ale poté pro Ministerstvo vody a energie, i při pozdějším zakládání nového íránského projekčního ústavu. V íránských ministerstvech nastala totiž výměna generací. Starší generace byla vychována ještě francouzsky a mladí íránské odborníci vystudovali a získali odbornou praxi zejména v USA.

Zarážející bylo, že brzy po mém odjezdu byl můj přítel ing. Swiergel ze svého podniku propuštěn, odletěl s manželkou do Maroka a tam vbrzku zesnul za nejasných příčin. Také ředitel Oprchalski brzy umřel násilnou smrtí, a to pod koly nákladního auta na dvoře závodu ČSPLO. Dozvěděl jsem se to až po pěti letech, při svém nuceném návratu z Íránu, avšak bez bližších údajů.

### **Spoldzielna Robót Morskich i Drogowych L. Waryńskiego za Pražského jara**

První skupina pracovníků vznikajícího Spelwaru přijela do Čech, se záměrem vytvořit své sídlo na soutoku Vltavy a Labe v Mělníku, v noci 21. srpna 1968. Octla se tak náhodně v prostředí invaze sovětských a dalších lidově demokratických armád, což s ohledem na přítomnost polských vojáků byla pro ně velmi nepříjemné. Jejich přesvědčení bylo na naší straně, odpor Čechů, Moravanů a Slováků proti okupaci chápali a podporovali.

Silniční směrovky byly tehdy podle instrukcí českého rozhlasu odstraněny, a tak první vedoucí polské skupiny, vracející se autem z Prahy do Mělníka byl úmyslně veden opačným směrem a dojel až do jižních Čech. Státní poznávací značku černé Volhy, služebního auta vedoucího CEKOPU ing. Swiergela, označil český rozhlas za značku příslušníků sovětské tajné služby NKVD. Swiergel byl na ulici často napadán, rozhlas se však po mém upozornění brzy omluvil. Pro přechodnou dobu jsem jeho Volhu skryl ve své garáži a Swiergela ubytoval na čas ve svém bytě na Spořilově. Tak jsme se stali celoživotními přáteli.

Smrkovský se tehdy stal předsedou Federálního shromáždění a jeho ministerskou funkcí převzal nezapomenutelný a elegantní Slovák, ing. Július Hanus, pozdější místopředseda slovenské vlády. Vzhledem, že možnosti přímého styku Smrkovského s obyvatelstvem byly pak omezeny, domluvil jsem se Swiergelem, vedením Spelwaru a spolu s nimi s předsedou Okresního národního výboru v Mělníku, že pro něj s Poláky usprádamé lidové shromáždění v Mělníku. Projednával jsem to se Smrkovským v jeho úřadovně vedle Jindřišské věže. Řekl mi, abych přišel za 14 dní, že je teď unavený. Za 14 dní jsem tam šel znovu, avšak to již byl ze své nejvyšší funkce sesazen.

### **Další rekonstrukce vodních děl na Vltavě a Labi prováděné Spelwarem**

V dalším období 1975 až 1992 družstvo Spoldzielna Robót Morskich i Drogowych L. Waryńskiego postupně modernizovalo plavební komory středního Labe: v Kostelci, Brandýse, Čelákovcích, Lysé nad Labem, Hradištku, Kostomlátkách, Nymburce, Velkém Oseku, Lobkovicích, Dolních Bečkovcích, na Vltavě v Rostokách a na plavebním kanálu v Hoříně. V tomto období provedl Spelwar kromě úprav v několika přístavech - Ústí nad Labem, Hněvicích, Mělníku i několik staveb pro jiné investory – včetně výstavby jezu Větrní.

Po roce 1992 byl polský generální dodavatel reorganizován. Změnil se ve firmu Navimor-Invest se sídlem své české pobočky nikoliv v Mělníku, ale v Praze, adresa Navimor-Invest S.A. odštěpný závod Praha, Osadní

324/12a, 170 00 Praha 7-Holešovice. Vedoucím tohoto odštěpného závodu, kierownikiem oddziału, je dnes Mgr. ing. Bartosz Michalski.

Po sametové revoluci došlo také k rekonstrukci plavebních komor Lovosice, Podbaba, Lovosice, Štětí, České Kopisty, úpravám řady úseků nábřeží zejména v Děšíně-Loubí, ochranného přístavu v Praze-Smíchov, dalších přístavišť a překladišť a také k výstavbě či modernizaci malých vodních elektráren Hněvkovice, Mohelno, Klášterec nad Ohří, Doksany, Veselí na Moravě, Rozkoš, úpravám velkých plavebních komor ve Štětí a Českých Kopistech a opravám koryt, jezů a stupňů. Vznikly stovky malých staveb, činnost Navimoru se rozšířila téměř na celé území republiky.

V devadesátých letech byla kapacita polských dodávek rozšířena novou firmou Hydrobudowa Gdańsk, která vybuďovala zejména následující objekty: jez na Jizeře a čistírnu odpadních vod v Bakově nad Jizerou, kanalizaci a čistírnu odpadních v Bělé pod Bezdězem, městský vodovod a kanalizaci v Semilech.

### **Celkové zhodnocení**

Družstvo Spoldzielna Robót Morskich i Drogowych L. Waryńskiego bylo založeno krátce po druhé světové válce, aby doplňovalo stavební činnost velkých polských hydrotechnických podniků. Rozvíjelo se úspěšně, velmi samostatně a specificky, díky výběru i kvalifikaci pracovníků všech potřebných odborností a úrovní. Je možné dokonce klást si otázku, jak je možné, že za socialismu, době totálního centralismu, mohlo takto samostatně existovat. Bylo dokonce často kritizováno za příliš samostatné rozhodování i export. To si mohlo dovolit jen vzhledem k vysoké kvalifikaci vedoucích pracovníků i veškerého personálu. V té době v Polsku skoro totiž téměř každý, kdo se přísně neřídil stranickými nařízeními, riskoval své postavení.

Při zahájení staveb na Labi koncem sedmdesátých let nevládnul Spelwar v Čechách dostatek vybavení těžké techniky, pro jezové stavby na Labi potřebné od počátku. Veškeré zásobování staveb bylo zajišťováno z Polska. Družstvo nejprve zajistilo těžká plovoucí beranidla, schopná prostřednictvím páry z parních kotlů na plovoucích remorkérech zarazit larsenky délky až 16 m jímky cca. 1 m do skály – zvětralého slínovce a vytvořit tak stabilní jímky. Bagry byly zamontovány na třech třístunových plavidlech jako jeřáby. Betonárky pro práce na říční hladině byly samostatně plovoucí, právě tak jako nádrže betonu a další plovoucí vybavení. Všechny tyto nezbytné práce a přizpůsobení konstrukce lodí, byly prováděny v dílnách Spelwaru ve Gdańsku a Mělníku. To podává opravdové svědectví o způsobu i kvalitě pracovních postupů tohoto družstva a odborné úrovni všech jeho zaměstnanců.

Intenzivní expanze Spelwaru a sestavení početné skupiny pracovníků v Čechách vyvolávaly organizační a sociální problémy. Kupní síla platů v Polsku byla ve srovnání s českým platem jen třetinová. Mnoho zaměstnanců v Gdańsku pracovalo pro export za velmi nízký plat. Spelwar to řešil rotací kádrů. Počet pracovníků v Čechách dosahoval dočasně tisíc zaměstnanců. Do práce v Čechách byli vybíráni zkušení pracovníci, kteří se v Gdańsku osvědčili po dobu celého roku. Podle zavedeného rotačního systému ve v Čechách podle ročního plánu každý měsíc střídalo až 30 pracovníků, což se týkalo i vedoucích. Díky tomu získal Spelwar dobrou pověst v Polsku i Čechách a udržel si ji po celou dobu, a to i ve srovnání s českými stavebními podniky.

## Závěr

Program podpory rozvoje vodní dopravy v České republice do roku 2005 byl schválen usnesením vlády ČR č. 635 ze dne 11. prosince 1996. Jeho základní strategické cíle nebyly dosud splněny. Plavba není ani po padesáti letech dovedena do Pardubic, je přerušena stejně jako tehdy přírodně chráněnou trasou přeloučského jezu. Stavba pro Českou republiku klíčového posledního stupně na českém území, mezi zdymadlem Ústí nad Labem a česko-německou hranicí, nebyla dosud zahájena. Před padesáti lety byla její výstavba připravena projektem s názvem Malé Březno. Dnes je pro ni připraven projekt zdymadla Děčín, blokováný na základě negativního stanoviska Ministerstva životního prostředí.

### **Ani na trase vodního koridoru Dunaj-Odra nedošlo za těchto padesát let k výraznému pokroku:**

- ač se nejedná o jednoúčelovou vodní cestu, ale o její multimodální funkci,
- ač řada jejích úseků podél moravsko-slovenské hranice a ve Zlínském kraji byla a je pro plavbu připravena již v minulém století,
- ač v těžké době byla pro něj vybudována řada menších nádrží, které v období nedostatku vody by doplňovaly plavební zdrže, a to včetně vrcholové trasy.

**Tento vodní koridor by zvýšil povodňovou ochranu říčních údolí, měl pozitivní vliv na čistotu vody i využívání přírodních zdrojů. Posílil by domácí zaměstnanost a hospodářskou činnost včetně zemědělské výroby, zlepšil by zásobení vodou, zvýšil by i česko-slovensko-rakousko-maďarsko-polsko-německou hospodářskou činnost. Zlepšil a zlevnil by dopravu, snížil důsledky automobilové dopravy na životní prostředí i rychlost oteplování atmosféry.**

Stěžejním evropským legislativním dokumentem pro oblast rozvoje dopravní infrastruktury je nařízení Evropského parlamentu a Rady č. 1315/2013/EU o hlavních směrech unie pro rozvoj transevropské dopravní sítě. Stanovuje hlavní a pro Evropu v oblasti vytváření transevropské dopravní sítě (TEN-T) a určení projektů společného zájmu. Koncepce vodní dopravy vychází ze závěrů Bílé knihy Cesta k jednotnému evropskému dopravnímu prostoru. Podporuje konkurenceschopný, ekologický a efektivní dopravní systém, novou evropskou dopravní politikou pro období 2012–2020 s výhledem do roku 2050. Vyžaduje přesunutí 50% přepravy nákladů na střední a dlouhé vzdálenosti ze silniční na železniční a vodní dopravu.

Evropská unie se zavázala směřovat k převedení dopravy na méně energeticky náročné, čistší a bezpečnější druhy. Vnitrozemská vodní doprava je zjevnou volbou, která může hrát nejvýraznější roli při dosahování těchto cílů. Prostřednictvím sdělení Komise o podpoře vnitrozemské vodní dopravy NAIADES (Navigation and Inland Waterway Action and Development in Europe) ze dne 17. 1. 2006 chce Evropská unie zdůraznit výhody vnitrozemské vodní dopravy a odstranit řadu překážek, které mohou bránit ve využívání řady příležitostí. Problémy, se kterými se česká vnitrozemská vodní doprava potýká, vyžadují koordinovanou střednědobou i dlouhodobou snahu všech zúčastněných stran, všech odvětví, členských států a dalších odpovědných stran. Akční program NAIADES se soustřeďuje na pět vzájemně propojených strategických oblastí pro komplexní politiku vnitrozemské vodní dopravy: trh, loďstvo (flotila), pracovní místa a dovednosti, obraz v očích veřejnosti, infrastruktura. Obsahuje doporučení kroků, které byly realizovány Evropskou unií, členskými státy a dotčenými stranami také v letech 2006–2013.

# VÝLETNÍ A RESTAURAČNÍ LODĚ MORAVIA A CZECHIE

POŘADÁNÍ SPOLEČENSKÝCH A FIREMNÍCH AKCÍ NA KLÍČ  
VČETNĚ CATERINGU A PROGRAMŮ  
NA LODÍCH S KAPACITOU AŽ 250 OSOB  
S CELOROČNÍM PROVOZEM.



[WWW.LODMORAVIA.CZ](http://WWW.LODMORAVIA.CZ)

# Loděnice Chvaletice – odbahnění a rekonstrukce lodního zdvihadla

Ing. Jan Halouska – člen představenstva T.I.S.C. a.s.

Loděnice Chvaletice byla vybudována na pravém břehu Labe v devadesátých letech 20. století jako závod pro opravy a údržbu tlačných člunů a remorkérů pro dopravu uhlí do elektrárny Chvaletice. Loděnice byla majetkem státního podniku ČSPLO, později ČSPL a.s. V rámci konkursu této firmy byla loděnice v roce 2003 zakoupena společností B.G.M. Capital, a.s., která je součástí holdingu BGM Group. Od roku 2007 je loděnice pronajata a provozována dceřinou společností T.I.S.C. a.s.

Pro snadnou manipulaci s plavidly bylo vybudováno a v roce 1981 uvedeno do provozu lodní zdvihadlo s nosností 600 t, umožňující vyzdvižení plavidel o rozměrech až 86x11m a ponoru do 2,5 m. Toto zařízení ve spojení s přesuvnou a kolejištěm umožňuje variabilitu v manipulaci s plavidly, která mohou být ustavena současně až na 3 polohy.

Protože je lodní zdvihadlo umístěno v betonovém bazénu s volným přístupem vody z koryta řeky, dochází k jeho pozvolnému zanášení (které zintenzivňují přírodní povodně apod.).

Za éry předchozích majitelů bylo odbahnění bazénu provedeno pouze jedenkrát počátkem 90. let. Protože po-

stupně docházelo k omezení přístupu plavidel z důvodu nedostatečné plavební hloubky, rozhodl se vlastník loděnice pro realizaci zásadní rekonstrukce zdvihadla, spočívající v odbahnění bazénu, opravě hydraulického systému a kompletní výměně výdřevy.

Odbahnění bylo provedeno v závěru roku 2016 firmou PS Profi za použití sacího bagru. Vytěžený sediment byl ukládán do speciálního vaku za účelem odfiltrování vody před odvozem zeminy na skládku.

V létě 2017 proběhla druhá etapa rekonstrukce, při níž byla vyměněna veškerá výdřeva na lodním zdvihadle a opraven hydraulický systém výtahu a přesuvny.

Po ukončení rekonstrukce je loděnice znovu plně připravena stavět a opravovat plavidla do ponoru až 250 cm.



Speciální vak pro odfiltrování vody z bahna



Zrekonstruovaný pojezd pro lodě do haly



Odbahnění lodního zdvihadla sacím bagrem



Celkový pohled na lodní zdvihadlo

# Jez v Děčíně v nedohlednu ...

Ing. Jiří Aster

## Příprava již stála stamiliony

Na stavbu jezu v Děčíně byly vynaloženy stamiliony na přípravné práce z kapes daňových poplatníků bez jakéhokoliv hmatatelného výsledku. A jsou vynakládány další miliony, protože Ředitelství vodních cest ČR (ŘVC) se od roku 2005 snaží učinit první krok v povolovacím procesu záměru Plavební stupeň Děčín. Tedy získat pro tento záměr stanovisko EIA. Dosud se to nepodařilo pro zásadní odpor nevládních neziskových organizací i orgánů ochrany přírody v čele s děčínskou pobočkou Agentury ochrany přírody a krajiny (AOPK). V následujících řádcích bych se v této souvislosti rád blíže zabýval otázkou nestrannosti a čistě odborného přístupu této instituce placené z našich daní k výše uvedené kauze.

Velmi zajímavý vhléd do současné situace tohoto projektu vnáší okolnosti povolování inženýrsko-geologického průzkumu území, kde by měl být plavební stupeň Děčín vybudován. Bez tohoto inženýrsko-geologického průzkumu podloží stavby nelze totiž dokončit projekční práce, a tedy například i přesněji ocenit či detailně naplánovat stavbu plavebního stupně.

Průzkum byl navržen s maximálním ohledem na přírodu. Pouze v jednom případě byl požadován geologický vrt mimo oblast stávající cyklostezky. Všechny ostatní vrty měly být provedeny tak, že by se mimo cyklostezku nacházel pouze samotný vrt, pojezd jedním kolem vrtné soupravy a jedna patka. Převážná většina zásahů by se tedy nacházela v intenzivně sečené krajnici cyklostezky. Dále byly navrženy sondy dynamické penetrace, které měly být provedeny pomocí přenosné soupravy a svým vlivem na okolí jsou tedy srovnatelné například s dosud pravidelně prováděnými sečemi pomocí křovinořezů. Seče zde však se souhlasem AOPK probíhaly i za použití těžší techniky.

## Zelené naschvály za hranicí zdravého rozumu

Žádost o tento inženýrsko-geologický průzkum byla podána 29. 12. 2014. AOPK dne 18. 5. 2015 (tedy asi o dva a půl měsíce později, než jí ukládala zákonná lhůta!) povolila pouze část požadovaných vrtů. Částečný průzkum je však pro další projekční práce v podstatě bezcenný a rozhodnutí bylo zjevně chybné. ŘVC tedy podalo 4. 6. 2015 odvolání Ministerstvu životního prostředí (MŽP), které dne 19. 8. 2015 rozhodnutí AOPK pro nepřezkoumatelnost a podstatné vady řízení zrušilo. AOPK svolala na 11. 11. 2015 ústní jednání a 25. 11. 2015 požádala MŽP o prodloužení lhůty pro rozhodnutí až do konce roku 2016 (tedy více než o rok!). MŽP žádosti nevyhovělo a uložilo AOPK vydat předmětné rozhodnutí do 4. 4. 2016. AOPK nedodržela ani tuto prodlouženou lhůtu a 6. 5. 2016 výjimku opět nepovolila. ŘVC se opět odvolalo (23. 5.) a tentokrát se k odvolání přidalo i město Děčín (20. 5.), coby účastník řízení. MŽP rozhodnutí AOPK dne 19. 9. 2016 pro nepřezkoumatelnost, rozpornost a zmatečnost výroku opět zrušilo. Nato AOPK zareagovala nečekaným krokem a 10. 2. 2017 vydala usnesení, kterým řízení zastavila a žádost o výjimky z 29. 12. 2014 zamítla. ŘVC podalo 24. 2. 2017 opět odvolání a MŽP dodnes nerozhodlo. Inženýrsko-geologický průzkum, nezbytný pro projekční přípravu záměru Plavební stupeň Děčín plánovaný s naprosto mizivými vlivy na přírodu, tak nebyl ani po dvou letech povolen.

AOPK se přitom zřejmě chovala v jiném případě zásahu do krajiny zcela odlišně. V řádu několika málo měsíců byla povolena výměna sloupů vedení vysokého napětí do Dolního Žlebu ve shodném území. Přitom zde místo plošné nevýznamného zásahu šlo o několikanásobný pojezd těžké techniky od cyklostezky až ke sloupům vysokého napětí. U každého sloupu tak byly zcela rozježděny pásy široké asi 3 m a dlouhé až několik desítek metrů.



Vizualizace plánovaného plavebního stupně v Děčíně

Zdroj: ŘVC ČR

Přístup AOPK je jednoznačně účelový a procesně i odborně zcela neobhajtelný. AOPK tak jednoznačně dává najevo, že veřejný zájem obnovy sloupů vedení vysokého napětí do Dolního Žlebu podle ní velmi výrazně převyšuje veřejný zájem na dokončení labsko-vltavské vodní cesty v podobě záměru Plavební stupeň Děčín. Není divu, když o takovéto otázce rozhoduje zaměstnanec AOPK, který jako soukromá osoba publikuje články zpochybňující účelnost záměru Plavební stupeň Děčín. Čímž jasně prokazuje svou podjatost. Na pováženou však je, že ho vedením řízení v této věci jeho nadřízené pověřili a jeho neférový přístup nedokázali odhalit. Při tom stavba jezu v Děčíně je uvedena v několika vládních usneseních a je součástí strategických materiálů českého státu. Takto se v ČR rozhoduje o zásadních infrastrukturních dopravních stavbách.

### Jiný kraj, jiný mrav

Vzhledem k mému členství v mezinárodních organizacích jsem se několik let jako zástupce zaměstnavatelů zúčastňoval jednání kulatého stolu nad navazujícím projektem na jez v Děčíně zlepšení splavnosti Labe v SRN. Oba záměry jsou obsaženy v memorandu ministerstva dopravy SRN a ČR z roku 2006. Jednání na německé straně vedli společně ředitelé odborů vodohospodářského ze strany spolkového ministerstva ŽP a plavby a vodních cest spolkového ministerstva dopravy s vybranými spolupracovníky. Berlínských jednání se zúčastňovali pravidelně i početní zástupci německých ekologických organizací ne zrovna přátelsky nakloněných k plavbě na Labi, jejichž vystupování mělo někdy blízko k agresivitě. A byl to právě ředitel odboru z MŽP SRN, který je vždy vykázal do patřičných mezí. Tím chci říci, že v tomto grémium byla jasná dělící čára mezi státním aparátem placeným z daní poplatníků postupujících striktně a bez neoborného aktivismu dle platných právních předpisů a zájmovými organizacemi prosazujícími svoje parciální zájmy. U nás ale došlo po roce 1989 k rakovinnému prorůstání ekologických ideologů se státním aparátem a bohužel tento stav přetrvává až dodnes. Jednání v SRN nakonec skončilo letos odsouhlasením Celkového konceptu Labe a začíná jeho realizace, která by měla zajistit jistotu splavnosti řeky po většinu roku a dát tak rejdařům a hlavně jejich zákazníkům více jistoty při plánování přeprav po Labi až po českou hranici. Jednání v SRN byla o to složitější, že se k projektu vyjadřovaly všechny polabské spolkové země, přesto se podařilo díky racionálnímu postupu státních orgánů a především spolkového MŽP dosáhnout pozitivního výsledku.

### Zelená nadutost a mezinárodní ostuda

Jez v Děčíně je často oblíbeným objektem útoků zfa-

natizovaných zástupců státní správy odtržených od jejich poslání, tj. od poctivého, korektního a neutrálního plnění povinností a bdění nad dodržováním zákonů tohoto státu. V roce 2009 jsem byl přítomen mezinárodnímu jednání o jezu v Děčíně na Ministerstvu dopravy v Praze. Nejprve důležitost investice a její účel obšírně zdůvodnil tehdejší ministr dopravy Petr Bendl. Následovalo rozsáhlé vystoupení zástupkyně EU pro projekty ve vodní dopravě EU paní Karly Peijs, kterou jsem znal jako bývalou ministryni dopravy Holandska, a která přicestovala do ČR zvláště kvůli tomuto projektu. Ta zdůraznila důležitost projektu z pohledu evropské politiky, vysoce ocenila její přínos pro ekologizaci dopravy a vyzdvihla velkorysost náhradních opatření na vyrovnání zásahů do životního prostředí v průběhu stavby. Poté vystoupil ředitel odboru českého MŽP s jedinou větou: „Ať tam uděláte cokoli, my vám to stejně nepovolíme“. Tím porada skončila, ona důstojná v Evropě uznávaná Holandanka odletěla domů hluboce pohoršená nad mravy panujícími v českém Absurdistanu.

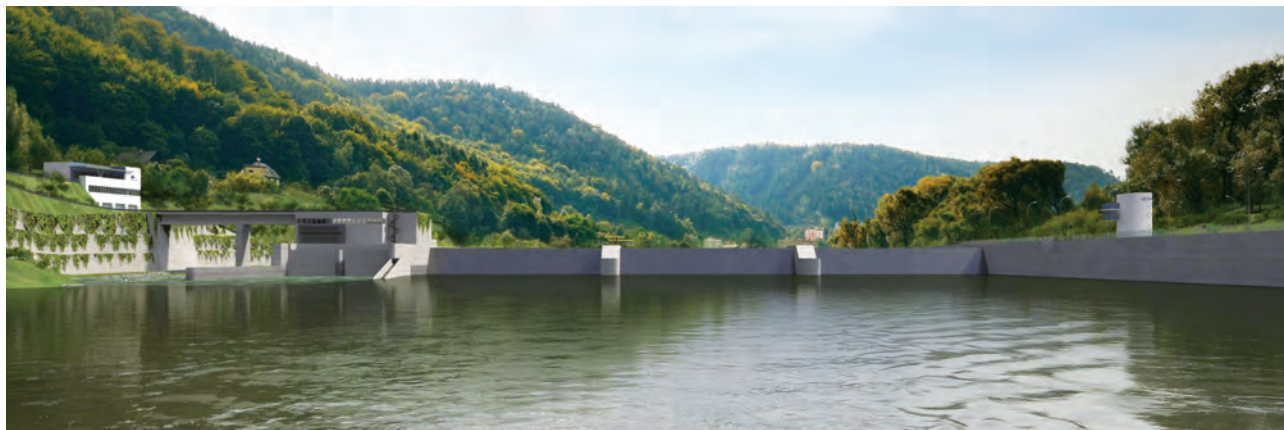
### Skutečných ekologů je třeba si vážit

Přírodu mám rád a chápu nutnost její ochrany a mám úctu před opravdovými ekology. Měl jsem tu čest, že jsem kdysi párkrát za rok zašel na pivo s bývalým ministrem životního prostředí a disidentem Ivanem Dejmalem. Ten také zakázal stavbu jezu v Děčíně dle návrhu, který mu byl předložen. Ale ten na druhé straně řekl, co je potřeba udělat, aby se projekt mohl realizovat. On také provedl komparativní bilanci poškození přírody oproti přínosu jezu včetně souboru náhradních opatření k zlepšení přírodního prostředí, kde toto srovnání vyšlo ve prospěch výstavby jezu i z ekologického pohledu. Pan Dejmal už s námi bohužel není, ošetřuje zřejmě rajskou zahradu někde nad námi, naposledy jsme spolu seděli dva měsíce před jeho předčasnou smrtí. Kéž by tento stát měl více skutečných ekologů ve státních orgánech, aby rozum zvítězil nad ideologií a moudrost nad hloupostí. Kéž by také státní úředník si byl vědom svého poslání služby lidu za peníze daňových poplatníků.

### V Česku rozhodne úředník a ne vláda

A tak ŘVC bude utrácet další desítky a stovky milionů na přípravu stavby jezu a ministři a vláda budou rejdařům slibovat lepší plavební podmínky, nová vláda dá po letošních volbách jez v Děčíně zase do koaliční smlouvy a vládního prohlášení. A zase se zřejmě nic nestane. Můj známý při jednání na MŽP o jiném projektu si totiž nedávno vyslechl od úředníka tohoto ctihodného úřadu opět onu památnou větu, když se v rozhovoru mimoděk dostali na kauzu jezu v Děčíně:

**"My jim to stejně nepovolíme."**



Současný návrh plavebního stupně Děčín

Zdroj: ŘVC ČR

# Plachetnice Niké a její osudy - výstava Národního technického muzea

V dopravní hale vystavilo Národní technické muzeum jeden z pokladů své lodní sbírky, jachtu Niké, kterou postavil slavný český mořeplavec Richard Konkolski a v polovině 70. let s ní obeplul svět.

Jednalo se o mimořádný sportovní i cestovatelský úspěch. Ve své době byla Niké druhou nejmenší lodí, která cestu kolem světa zdolala, a Richard Konkolski první Čech, který ji samostatně uskutečnil. Výstavu doprovází projekce dokumentárních filmů.

Ředitel muzea Dopravy NTM Arnošt Nezmeškal k výstavě uvádí: „*Plachetnice Niké vypráví v této výstavě nejen příběh svého vzniku a dobrodružných plaveb kolem světa. Možná ještě zajímavější je totiž ukázka odhodlání a nezdolné vůle jejího tvůrce, který byl nucen k uskutečnění svých mořeplaveckých snů si nejen sám postavit loď, ale též vybojovat mnoho bitev s úřady, aby mohl své tužby naplnit. Díky tomu byl postaven před rozhodnutí vzdát se svých snů, nebo opustit svou milovanou*

*rodnou zem. Zvolil nakonec emigraci, ale zůstal vlastencem a vždy plul pod československou vlajkou.*“

Niké postavil Richard Konkolski v panelovém bytě v Bohumíně v roce 1968. Aby mohl na mezinárodní scéně reprezentovat socialistický stát, musel Niké převést do majetku Železáren a drátoven Bohumín, kde byl členem jachetního oddílu. V červnu 1972 Niké vystartovala v závodě osamělých mořeplavců přes Atlantik – OSTAR 72. Z cíle pokračoval Konkolski v sólo plavbě kolem světa. Dobrodružná plavba byla úspěšně ukončena 11. července 1975. Tehdy šlo o druhou nejmenší loď historie, která úspěšně obeplula svět. V roce 1976 se Richard Konkolski s Niké zúčastnil dalšího ročníku závodu osamělých mořeplavců přes Atlantik OSTAR 76. Pro další plavby si pak postavil již dokonalejší loď pojmenovanou Niké II. a aby mohl dále závodit, zvolil emigraci. Díky finanční podpoře Ministerstva kultury ČR mohlo Národní technické muzeum v roce 2004 loď zakoupit do sbírek.



## VÝZVA PRO DOPLNĚNÍ SBÍREK VODNÍ DOPRAVY NÁRODNÍHO TECHNICKÉHO MUZEA

Národní technické muzeum vyzývá majitele historických exponátů k obohacení sbírek vodní dopravy – a to jak říční, tak námořní plavby.

Vhodné sbírkové předměty jsou například: modely lodí, uniformy, vlajky, kormidelních kola, záchranné kruhy, případně i větší exponáty jako např. kotvy, záchranné čluny, části lodí apod.

Velice prosíme o informaci o možných artefaktech ve vašem vlastnictví, které by mohly být vhodné pro rozšíření expozice vodní dopravy.

V případě zájmu kontaktujte prosím ředitele dopravního muzea

**Mgr. Arnošta Nezmeškala**

**Tel: 220 399 288, Mail: arnost.nezmeskal@ntm.cz**



NÁRODNÍ  
TECHNICKÉ  
MUZEUM

# Plachetnice Niké a její osudy

VÝSTAVA

V NÁRODNÍM TECHNICKÉM MUZEU  
V DOPRAVNÍ HALE

OD 6/9/2017 DO 28/1/2018

WWW.NTM.CZ



NÁRODNÍ TECHNICKÉ MUZEUM  
Kostelní 42, Praha 7

PARTNEŘI NTM



MINISTERSTVO  
KULTURY

ŠKODA



Česká televize



Český rozhlas

# Plavební správa zkontrolovala od začátku roku na 800 plavidel, pochybení našla u čtvrtiny z nich

V průběhu celého léta probíhají kontroly na českých vodních hladinách zaměřené na dodržování předpisů, správné doklady i alkohol u vůdců plavidel. Kontroly provádí namátkově Státní plavební správa s Policií České republiky. Z necelých osmi set kontrolovaných plavidel odhalila 186 přestupků. Oznámili to ministr dopravy Dan Ťok a ředitelka Státní plavební správy Klára Němcová na společné kontrole na vodní nádrži Slapy.

„Na vodě platí pravidla provozu podobně jako na silnici. Chceme kontrolovat jejich dodržování, abychom ochránili plavce a zaručili jim bezpečné koupání,“ uvedl ministr Dan Ťok.

Kontroly se zaměřují na dodržování předpisů na vodě, řádné doklady vůdců i plavidel, alkohol u vůdců plavidel, ale také na půjčovny plavidel nebo provozovatele přístavišť.

„Mezi nejčastější přestupky patřila plavba bez lodního osvědčení, chybějící anebo nesprávné poznávací znaky, nerespektování plavebního značení a plavba pod vlivem alkoholu,“ řekla na brífinku ředitelka Státní plavební správy Klára Němcová.

Ministerstvo i nadále rozšiřuje místa pro bezpečné koupání. Do seznamu míst, kam nesmějí vplouvat lodě, přibyla letos další místa, a to nádrže Vranov, Dalešice.

Jejich úplný seznam můžete najít zde: <http://plavebni-urad.cz/doz-vc/vodni-plochy-koupani>

Intenzita lodní dopravy v Česku přitom v posledních letech výrazně roste, podle údajů plavební správy přibylo jenom loni 162 nových plavidel a dohromady jich bylo registrováno necelých 800. Průkaz vůdce plavidla vzrostl loni meziročně o 1 205 lidí na celkem 3 359 oprávnění. Plyne z toho i rostoucí riziko nehod, kterých se v roce 2017 událo šest. Naštěstí bez vzniku velkých materiálních škod.

## Informační kampaň upozorní na nejčastější rizika na vodě

Kvůli vyššímu provozu na vodě také Ministerstvo dopravy spolu se Státní plavební správou a Českou televizí natočilo miniporady o bezpečnosti plavebního provozu. Od konce června až do poloviny srpna běží v televizi šest dílů upozorňujících na nejčastější rizika na vodě, jako je střet lodě s plavcem, co je to plavba v kluzu a kde a proč se nesmí plavat. Pořad Bezpečnost plavebního provozu je dostupný rovněž na iVysílání České televize.

Cílem krátkých pořadů je zároveň vysvětlit, jak české zákony definují vodní plochy a cesty a kdo na nich hlídá a kontroluje dodržování všech pravidel.





## Opravy Baťova kanálu pokračují

Povodí Moravy, s.p., pokračuje v další etapě oprav téměř osm desítek let starého opevnění Baťova kanálu. Práce byly na vybraných úsecích zahájeny již v první polovině září. Je nutno respektovat podmínky práce v chráněném území a současně správce toku nechce ohrozit začátek další sezóny.

Vzhledem k parametrům Baťova kanálu i omezeným možnostem přístupu je nutné vždy dotčený úsek uzavřít pro plavbu a opravy provádět oboustranně. Plavba v neopravovaných úsecích je nadále v maximální možné míře zajištěna včetně funkčnosti plavebních komor.

Práce na opravovaných úsecích si vyžádají celkové náklady ve výši téměř 41 milionů Kč a opravy budou nově financovány ze Státního fondu dopravní infrastruktury (SFDI). „*Prodloužení rozsahu opravovaných úseků, které je umožněno prostředky SFDI, rovněž sníží nutnost opakovaného vypouštění jednotlivých úseků a zvýší kvalitu místního ekosystému,*“ uvádí generální ředitel Povodí Moravy Václav Gargulák.

Plány oprav, údržby i dalšího rozvoje již v loňském roce Povodí Moravy prodiskutovalo s provozovateli přístavišť, zástupci Státní plavební správy a dalšími dotčenými subjekty. Nutnost oprav zvýšil průběh letošní zimy, kdy extrémní mrazy a pohyb ledu poškození břehů a opevnění umocnily. „*Všichni uživatelé vnímají, že opravy původního opevnění jsou opravdu nezbytné, výsledkem bude bezpečnější a bezstarostnější plavba, což uvítají nejen návštěvníci Baťova kanálu, ale zejména provozovatelé půjčoven.*“ doplňuje správce Baťova kanálu Pavel Cenek, ředitel závodu Střední Morava.

Na jižní části Baťova kanálu jde o opravu opevnění a čištění nánosů v úseku Vnorovy – Strážnice a v 1,5 km dlouhém úseku ve Vnorovech směrem k Veselí nad Moravou, v severní části se jedná o opravy na úseku Huštětovice – Babice.

Na snižování hladiny i další postup prací dohlíží odborný biologický dozor. Ten zajistí, aby nedošlo k ohrožení vodních živočichů, a současně zajistí transfer mlžů. Odlov a převoz ryb probíhá ve spolupráci s rybáři Moravského rybářského svazu.

Využití Baťova kanálu zaznamenává vzrůstající tendenci, konkrétně sezóna 2016 znamenala 50% nárůst oproti sezóně 2013. Tehdy plavební komory přepravily 2 195 lodí, v loňské sezóně to bylo o téměř 1000 lodí více.



Úsek Baťova kanálu před opravami a vyčištěním



Zahrazení opravovaného úseku Baťova kanálu



Opravy opevnění Baťova kanálu

# Archeologové prozkoumali nejstarší plavební komoru na řece Moravě

Mgr. Barbora Machová – Ústav archeologie a muzeologie, Filozofická fakulta, MU

Ve dnech 28.–30. 7. 2017 proběhl revizní výzkum říčního koryta Moravy z důvodu oznámení potenciální existence nejstaršího vodního díla (zdymadla) v ČR v neregulované části řeky od Ing. Pavla Neseta, CSc., který se dlouhodobě zabýval historickými vodními cestami. Cílem výzkumu bylo ověření situace, detekce a následná dokumentace archeologických situací v řece.

## 1. Přírodní prostředí

Zkoumaná plocha se nachází v zázemí obce Rohatec-Kolonie (kdysi známá jako Rohatec-Mlejn). Právě onen mlýnský úzce souvisel s vybudováním zdymadla, jež se připomíná k roku 1722. Plocha výzkumu se nacházela mezi silničním a železničním mostem, blíže k mostu silničnímu, konkrétně 137,8 m proti proudu řeky (obr. 1). Řeka Morava od silničního mostu dále proti proudu řeky až téměř k Veselí nad Moravou (resp. k obci Vnorovy) není dotčena regulací a lze v tomto prostoru očekávat další archeologické situace. Říční koryto je tvořeno homogenní vrstvou středně jemného písku o mocnosti silně přes 1 m. V době výzkumu, i přes znatelný pokles vodní hladiny, byla minimální hloubka řeky 2,5 m, maximální až 7 m. Pozůstatky vodního díla z 1. pol. 18. stol. se nacházely v hloubce 4 m.

V době výzkumu byla viditelnost v řece velice špatná, dosahovala max. 30 cm. Proud byl mírný, zakalení bylo odplavováno velice pomalu. Teplota vody 24°C.



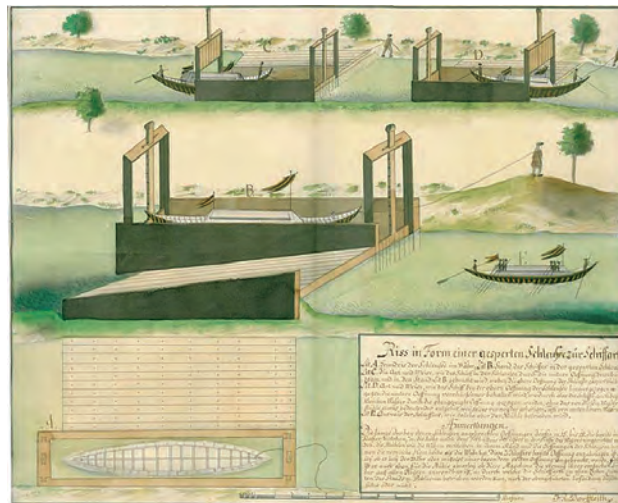
Místo předpokládaného umístění zbytků plavební komory u Rohatce

## 2. Dějiny bádání

V zázemí obce Rohatec se měl dle písemných zpráv nacházet také monoxyl, jež měl být údajně z řeky vyzvednut v 1. pol. 20. stol. Více se o jeho osudu písemné prameny nezmiňují.

Zdymadlo z roku 1722 je známo z písemných pramenů jako součást vodního mlýnu. Zdymadlo v Rohatci vybudoval Obrst-Wachtmeister Herbert von Linck z pevnosti Uherské Hradiště a je nejstarším vodním dílem tohoto druhu v ČR (obr. 2). Od té doby na řece Moravě i Odře probíhala plavba menších lodí o nosnosti 10 tun.

Dá se předpokládat, že plavební komora byla poškozena při povodni a přitom se do ní uchýlila loď, jejíž torzo by bylo možné zde najít. V té době zapluly na Moravu z Dunaje lodě zvané „šesterky“ se solí, tabákem a zpět s lignitem. Cílem byl Hodonín a Veselí nad Moravou.



Historické zobrazení plavební komory u Rohatce

## 3. Cíle a metoda výzkumu

Cílem výzkumu bylo detekovat pozůstatky zdymadla z 1. pol. 18. stol., určit jeho přesnou lokalizaci a zdokumentovat jej. Dalším cílem byla celková prospekce sledovaného úseku řeky s cílem zjistit další případné archeologické situace a vyzvednout případný archeologický materiál.

Vzhledem k časovým limitům pracovního týmu výzkum probíhal pouze krátkou dobu, a to v pátek 28. 7. 2017 od 14:00 do 21:00 a v sobotu 29. 7. 2017 od 9:00 do 21:00. I přesto, že nám práci ztěžovala špatná viditelnost, podařilo se v řece objevit 8 opracovaných kůlů.

Metodika výzkumu spočívala v kladení linií o délce cca 15 m kolmo na břeh řeky v rozestupech cca 5 m. Linie byly tvořeny lany, jež byla zakončena bójemi, které se zaměřovaly pomocí totální stanice. Tato metoda byla zvolena vzhledem ke špatné viditelnosti, a proto, že plavební komora zdymadla měla být o rozměrech cca 5x15 m.

Kromě linií byly zaměřeny pomocí totální stanice také všechny jednotlivé kůly na jejich vrších.

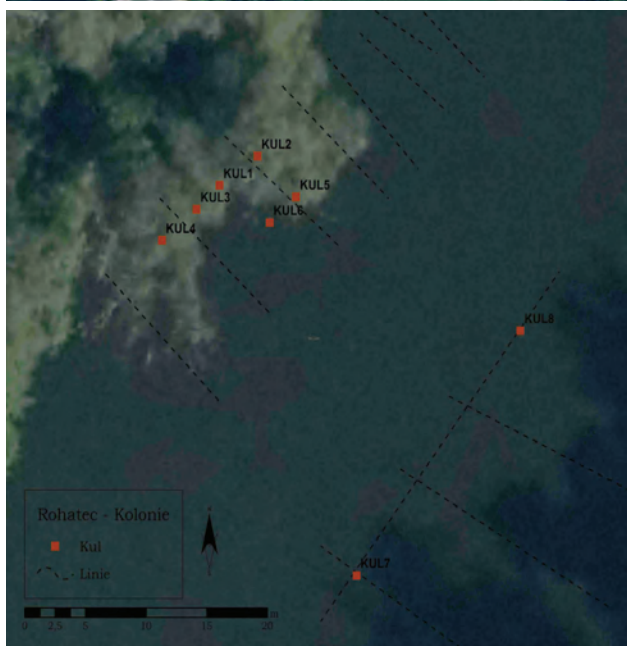
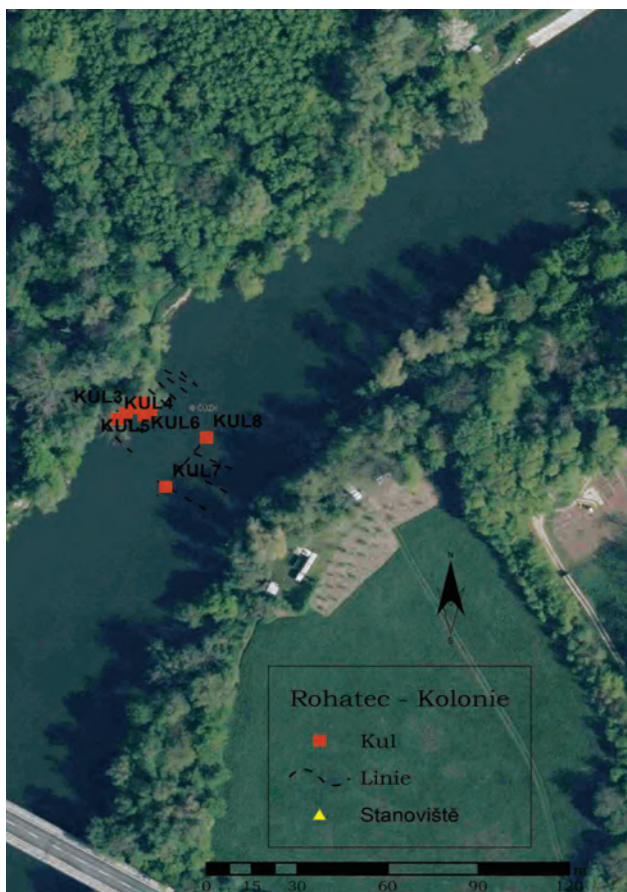


Potápěči na cestě k předpokládanému místu plavební komory

#### 4. Popis terénní situace

Výzkumem byla prokázána existence vodního díla, které je dnes tvořeno systémem opracovaných dřevěných kůlů. Dohromady se jich podařilo zaznamenat 8, přičemž 6 z nich se jeví jako pozůstatky plavební komory a 2 jako možné pozůstatky jezu (obr. 3). Pozůstatky možné plavební komory (kůl 1–6) se nacházejí při pravém břehu řeky Moravy, pozůstatky možného jezu (kůl 7 a 8) se nacházejí asi uprostřed koryta. Zde byla také objevena největší naměřená hloubka (7 m).

Kůly mají průměr cca 30 cm a jsou dlouhé od 100 cm po 290 cm. Všechny kůly (vyjma jednoho) jsou momentálně v náklonu cca 45° vzhledem ke dnu řeky směrem



Umístění plavební komory v toku řeky Moravy u Rohatce

po proudu. Zdá se, že náklon je způsoben vlivem historických povodní, kdy tíha vody a síla proudu kůly nahnila, v jednom případě zlomila. Jak bylo zmíněno výše, podloží koryta je tvořeno středně jemným pískem a umožňuje proto do určité míry pohyb kůlů. Kůl 6 je dnes očividně zlomený a zůstává stále zasazený kolmo do dna. Lze předpokládat, že byl buď zasazen hlouběji do dna či je dno v tomto místě pod vrstvou písku odlišného charakteru a nedovolilo proto pohyb kůlu do strany.

**Kůl 1:** Opracovaný kůl čtvercového rámce, cca 30 cm v průměru, 250 cm délka, náklon 45°.

**Kůl 2:** Opracovaný kůl čtvercového rámce, cca 30 cm v průměru, 180 cm délka, náklon 45°.

**Kůl 3:** Opracovaný kůl čtvercového rámce, cca 30 cm v průměru, 150 cm délka, náklon 45°.

**Kůl 4:** Opracovaný kůl čtvercového rámce, cca 30 cm v průměru, 170 cm délka, náklon 45°.

**Kůl 5:** Opracovaný kůl čtvercového rámce, cca 30 cm v průměru, 290 cm délka, náklon 45°.

**Kůl 6:** Opracovaný kůl čtvercového rámce, cca 30 cm v průměru, 100 cm délka, náklon 90°. Evidentně zlomený.

**Kůl 7:** Opracovaný kůl čtvercového rámce, cca 30 cm v průměru, 120 cm délka, náklon 50°.

**Kůl 8:** Opracovaný kůl čtvercového rámce, cca 30 cm v průměru, 150 cm délka, náklon 50°.

#### 5. Zhodnocení výsledků výzkumu

Oblast okolo obce Rohatec a dále proti proudu řeky je svým charakterem velice zajímavá, což se potvrdilo i v rámci výzkumu vodního díla. Domnívám se, že v této oblasti lze očekávat vysoký archeologický potenciál.

Zjištěné pozůstatky vodního díla lze s největší pravděpodobností označit za zdymadlo z roku 1722, které bylo původně tvořeno plavební komorou a jezem. Vzhledem k charakteru výzkumu, jež byl bez nákladů, ale nebylo potvrzeno datování formou dendrochronologie z důvodu absence finančních prostředků.

V budoucnosti doporučuji se na danou památku zaměřit a odebrat vzorky na datování. Vzhledem ke stavu kůlů je možné, že se časem sesunou a budou zaneseny vrstvou sedimentu, či že budou zcela odplaveny při větší povodni.

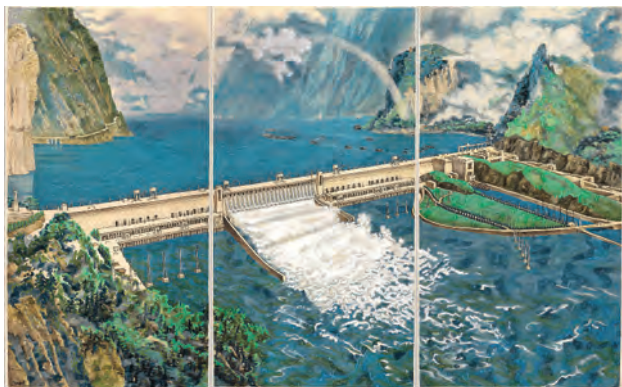


Archeologický tým u Rohatce

# Největší lodní zdvihadlo na světě bylo uvedeno do provozu na přehradě Tři soutěsky

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

Čína uvedla v loňském roce do provozu největší lodní zdvihadlo na světě na největší přehradě světa Tři soutěsky.



Umělecká představa přehradě Tři Soutěsky v Číně

Toto mimořádné inženýrské dílo bylo zakončením poslední etapy výstavby přehradě, která stojí na Dlouhé řece v centrální provincii Hubei.

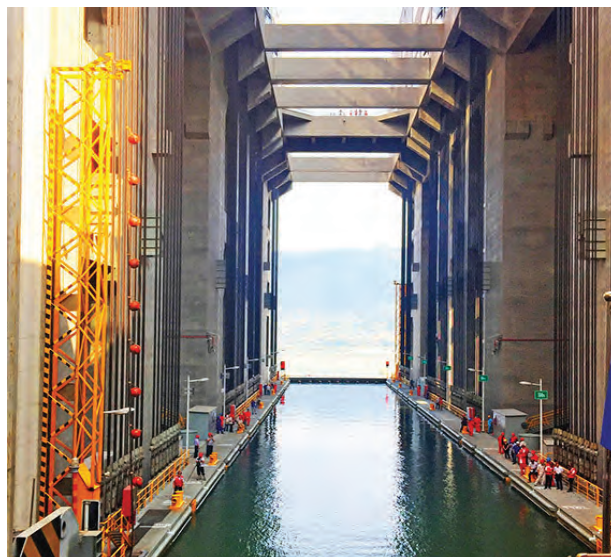


Dokončené lodní zdvihadlo v na přehradě Tři Soutěsky

Lodě o hmotnosti až 3 000 tun překonávají spád až 113 metrů, tedy přibližně výšku 40patrového domu. Cesta lodním zdvihadlem trvá 30 až 40 minut a je alternativou ke čtyřhodinové cestě pětistupňovou kaskádou plavebních komor. Lodní zdvihadlo musí pracovat, i když hladina vody kolísá až o 12 metrů v dolní vodě a až o 30 metrů v horní vodě.

„Můžeme říci, že lodní výtah je jeden z největších úspěchů projektu Tři soutěsky,“ řekl Wu Xiaoyun, hlavní projektový manažer lodního zdvihadla.

„Je to proto, že přehrada překonala mnoho světových rekordů. A tento lodní výtah překonal další.“ Pan Wu přesnil, že lodní výtah prošel řadou přísných bezpečnostních testů, které zajišťují, že vana zdvihadla zůstává stabilní i pokud by došlo k úniku vody.



Pohled na vanu lodního zdvihadla Tři Soutěsky

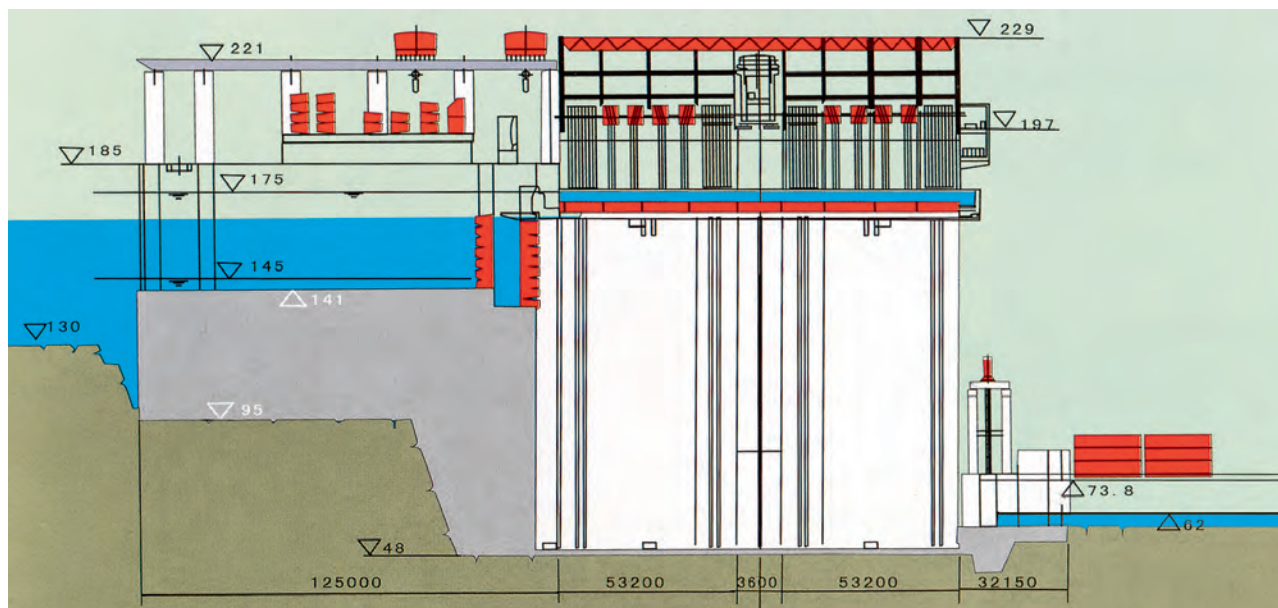
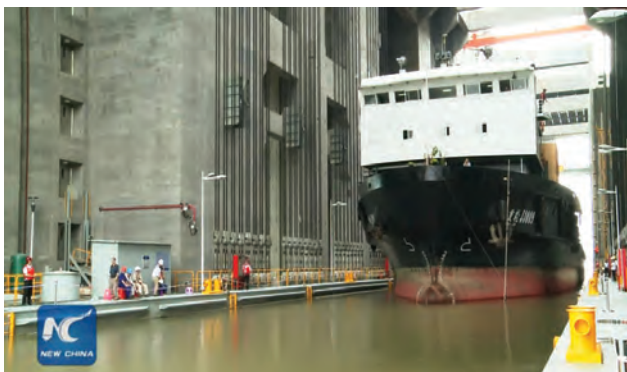
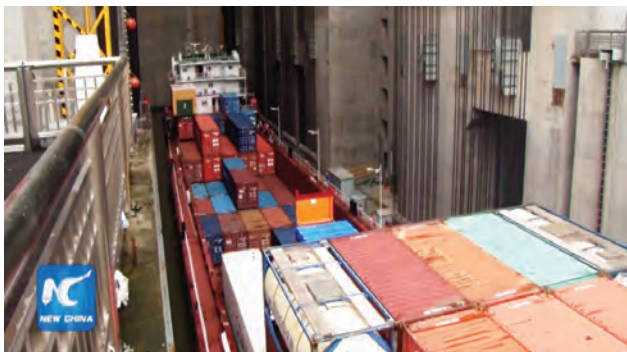
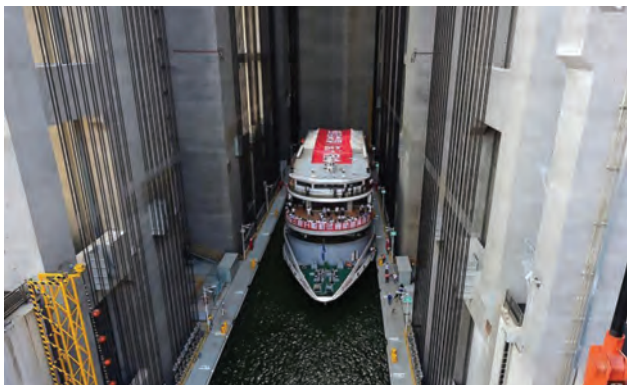


Schéma lodního zdvihadla Tři Soutěsky

Vana má hmotnost 15 500 tun a je zajištěna 16 proti-závažními. Zdvihadlo bylo navrženo čínskými a německými odborníky a pan Wu dodal, že lodní výtah, který je ve výstavbě v Německu, sdílí některé pokročilé technologie vyvinuté pro čínské zdvihadlo. „Ale lodní zdvihadlo na Třech soutěskách se od všech ostatních liší především svou velikostí,“ dodal Wu.

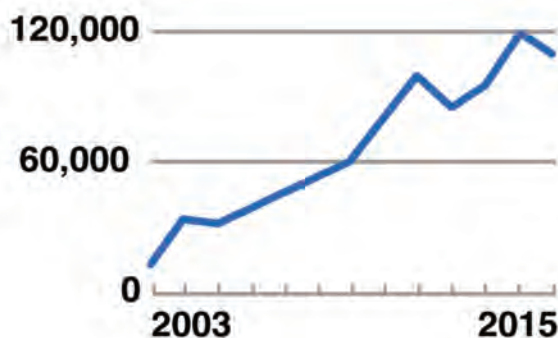


Do vany lodního zdvihadla se vejdou velké osobní i nákladní lodě do 3 000 tun

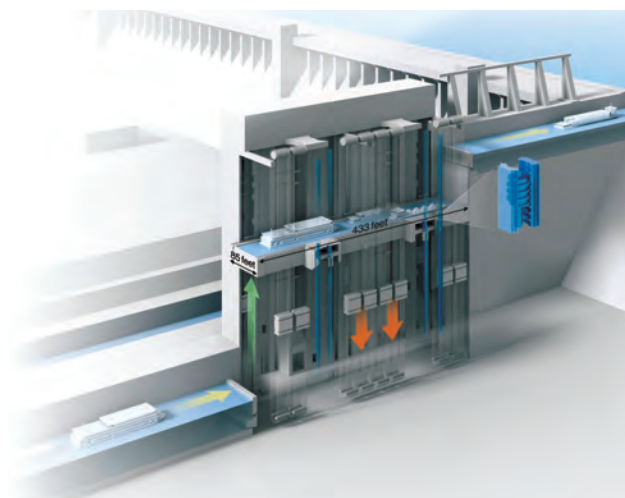
Výstavba přehrady Tři Soutěsky měla od otevření plavebních komor v roce 2003 velmi pozitivní vliv na lodní přepravu zboží, jehož růst předčil původní očekávání, což dokládá přiložená tabulka.

### Rozměry lodního zdvihadla

Výška zdvihu: až 113 m  
 Doba zdvihu: 30 až 40 minut  
 Užitná délka vany zdvihadla: 120 m  
 Užitná šířka vany zdvihadla: 18 m  
 Užitná hloubka vany zdvihadla: 3,5 m  
 Max. hmotnost přepravovaných lodí: 3 000 tun  
 Doba výstavby: 2008–2016



Přeprava zboží přes přehradu Tři Soutěsky v tunách



Grafické zobrazení funkce lodního zdvihadla



Stavba lodního zdvihadla trvala 8 let. Výstavba přehrady 18 let

## Ing. Karel Kupka vzpomínáme



*Kdo v srdcích žije těch,  
které opustil, ten neodešel.*



*S bolestí v srdci oznamujeme všem příbuzným, přátelům a známým,  
že nás dne 17. září 2017 navždy opustil ve věku 78 let náš milovaný  
tatínek, tchán, strýc, dědeček a pradědeček*

*pan*

# *Ing. Karel Kupka*

Ing. Karel Kupka se narodil 17. července 1939. Byl to významný vodohospodář a plavebník v Moravskoslezském kraji, který se dlouhodobě zabýval s Ing. Pavlicou vedle koncepce zásobování Ostravského průmyslu a obyvatel vodou i problematice prodloužení splavnosti Oderské vodní cesty z Kędzierzyn-Koźle do Ostravy. Před 40ti lety se významně podílel na vybudování přístaviště v Kopytově na Odře a na zahájení obchodní plavby se zbožím převážně z Vítkovic do Štětína po Odře. Pro tyto pionýrské plavby zajišťoval zprůchodnění Odry nad ústím Olše. I když plavby trvaly za příznivých vodních stavů jen 6 let, dokumentovaly, že Ostravsko potřebuje a má bytostný zájem na prodloužení splavnosti Odry z Polska do Ostravy. V dalším období se zúčastňoval konferencí a jednání k přípravě projektu vodního koridoru Dunaj-Odra-Labe. Neopomenutelná je jeho spolupráce na zprovoznění Bařova kanálu pro rekreační plavbu včetně stavby loďe Korálka pro tuto vodní cestu.

# Život není takový – je úplně jiný (67)

Ing. Josef Podzimek



## Vodní cesta je můj osud

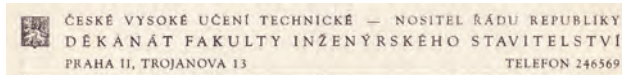
Vážený a milý čtenáři,

v minulém rozhovoru, který mně poskytl Vojtěch Lanna, jsem Vás seznámil s vývojem staveb na českých a moravských vodních cestách. Pozorný čtenář jistě zachytil, jak lze manipulovat s budováním opravdových vodních cest až po zabránění výstavby průplavu Dunaj-Odra-Labe, který by pozvedl ekonomiku a sebevědomí nás Čechů a Moravanů v očích celé Evropy. Stačí rozmělnit konečný cíl na mnoho dílčích etap, zaměnit pořadí důležitosti jednotlivých staveb, pár vodních děl vypustit anebo od velké a ekonomicky výhodné velké vodní dopravy ustoupit, až na povýšení sportovní a rekreační plavby na první místo. Jak poučné pro naši současnost.

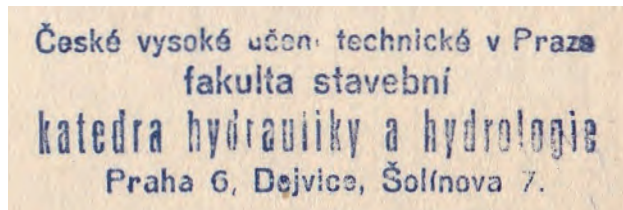
To vše mi létá hlavou, když jsme se s Ing. Petrem Formanem rozhodli prodat akciovou společnost Vodní cesty. Je to vlastně další zásadní rozhodnutí, které jsem za posledních 65 let svého odborného života učinil. Ale začneme od počátku.

V roce 1952, na základě rozhodující pomoci mé moudré a hodné třídní učitelky, jsem byl přijat na Vyšší průmyslovou školu stavební.

Řízením osudu, bez mého přičinění, jsem byl zařazen do prvního ročníku nově zřízené specializace vodní hospodářství. V následujících letech jsem se začal seznamovat s významem vodních cest a vodní dopravy. Studium mě natolik bavilo, že ačkoliv jsem nebyl ani v Pionýru ani v ČSM, byl jsem doporučen a posléze přijat na Fakultu inženýrského stavitelství (FIS) a opět, aniž bych cokoliv ovlivňoval, jsem byl zařazen do ročníku s hydrotechnickou specializací. Následně mě obklopily informace o výhodnosti vodních děl a vodní dopravy.



Hltal jsem všechny informace o vodním hospodářství a zároveň jsem byl přijat jako pomocná vědecká síla na katedru hydrauliky a hydrologie.



Pilně jsem pracoval na skriptech z tohoto oboru, která připravoval vedoucí katedry profesor Cyril Patočka. Ve třetím ročníku jsem si vzal za ženu svou skautskou lásku Hanku, a protože jsem slíbil své budoucí tchyni, že se od své ženy nenechám živit, tak jsem přešel na studium pro pracující a nastoupil jsem na plný úvazek na téže katedře do funkce pedagogického asistenta a stále více propadal „vodě“. Ač jsem neměl kladný poměr k lidově demokratickému zřízení, byla mi přidělena jedna ze dvou umístěnek do Prahy, a to do organizace Labe-Vltava.



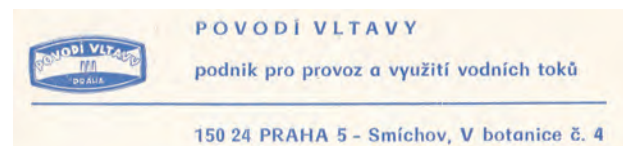
Byl jsem nadšen. Šel jsem se představit svému novému řediteli Ing. J. Kurcovi a nastoupil jsem v roce 1962 jako úsekový technik na středním Labi v trati Kolín-Smířice. Při své první návštěvě na zdymadle Srnojedy jsem se zeptal vedoucího hrázného proč, když je od Mělníka až po Srnojedy tolik vodních děl, která mají plavební komory, chybí jediné, které se tehdy jmenovalo Semín. Odpověď zněla: „Protože naši předci byli tak moudří, že stavěli vodní díla na přeskáčku, neboť nepředpokládali, že jejich děti a vnuci by mohli být tak blbí, že by ten jeden stupeň nedodělali“. Jsem již víc jak 15 let v penzi a Semín, který se teď jmenuje Přelouč II, stále nestojí a diskutujeme, zda my Češi ten jez vůbec potřebujeme a proč musíme plout až do přístavu Pardubice, když v trati chtějí mít klid zvířátka. Co je nám do potřeb člověka. Můj vedoucí Ing. Šulc byl na můj vkus příliš pasivní, a tak jsem požádal tehdejšího vedoucího střediska Dolní Vltava Ing. Jana Chytráčka, zda bych nemohl dělat pod ním. Na jeho odpověď také nezapomenu: „Já se toho odvážím“. Nastoupil jsem tedy od roku 1963 jako úsekový technik v trati VD Vrané n/Vltavou – VD Orlík.



Roku 1966 bylo založeno Ředitelství vodních toků a pod ním správy povodí, které se později transformovaly na podniky pro provoz a využití vodních toků.



Za Pražského jara 1968 jsem byl jmenován vedoucím závodu Dolní Vltava.



Jmenovací dekret mi předal nový ředitel Ing. Jan Chytráček slovy: „Máš plnou pravomoc vše rozhodovat sám. Když se ti bude dařit, tak tě pochválím, když rozhodneš špatně, tak řeknu, že jsi pitomec a tvé rozhodnutí změním.“ Tato věta mi zní v uších vždy, když přijímám nového suverénního podřízeného. Vše bylo zalito sluncem a začali jsme připravovat modernizaci jezů a plavebních komor na dolní Vltavě. První zkušební manipulační pole s podpíranou jezovou klapkou v Libčicích bylo uvedeno do provozu. Vše probíhalo hladce a v době politického uvolnění nám bylo dovoleno svobodně dýchat a tvořit, což se projevovalo na přípravě komplexní modernizace labsko-vltavské vodní cesty. Vše skončilo příchodem bratrských vojsk v srpnu 1968. Následující období mého odborného života by se mohlo směle nazvat:

## UMĚNÍ VČAS ODEJÍT.



Ještě rok jsme mohli pracovat. Až v srpnu 1969 mi oznámil podnikový ředitel, že dostal příkaz od OV KSČM Praha 5 odvolat mě k 1. 1. 1970 z funkce vedoucího závodu Dolní Vltava. Víím přesně, jak jsem reagoval: „Odejdu příští týden“. Ředitel: „Z tak významné funkce se přece neodchází za týden“.

Odpověděl jsem, že já ano a ředitel mi vyhověl s konečnou formulací v odvolacím dekretu: „Vedoucí závodu Ing. Josef Podzimek je bezpartijní a jeho dva náměstci Ing. Jiří Stratílek a Míla Brzoň vystoupili ze strany. Nemůže se proto uplatnit vedoucí úloha strany na závodě Dolní Vltava, a proto se vedoucí závodu odvolává z funkce k 1. září 1970“. S tím jsem souhlasil.

Ale protože rozvoj modernizace vltavsko-labské cesty byl nastartován a ředitel Povodí Vltavy Jan Chytráček byl slušný chlap a styděl se za to, že mě musel vyhodit z funkce vedoucího závodu, zřídil oddělení technického a později vodohospodářského a technického rozvoje Povodí Vltavy a nastalo úžasné období, které profesor Jaroslav Čábelka označil názvem:

## RENESEANCE VODNÍ DOPRAVY V ČECHÁCH

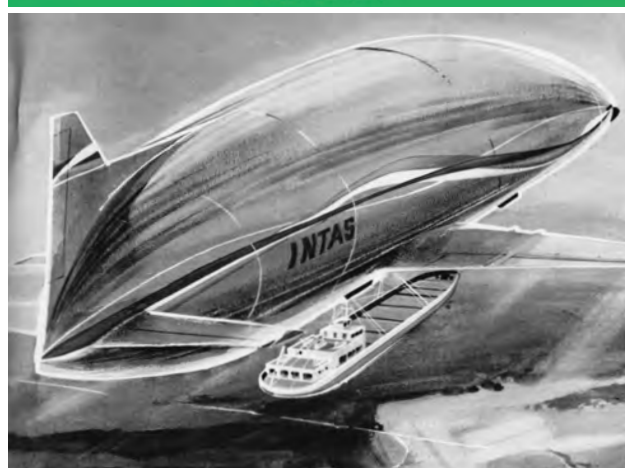
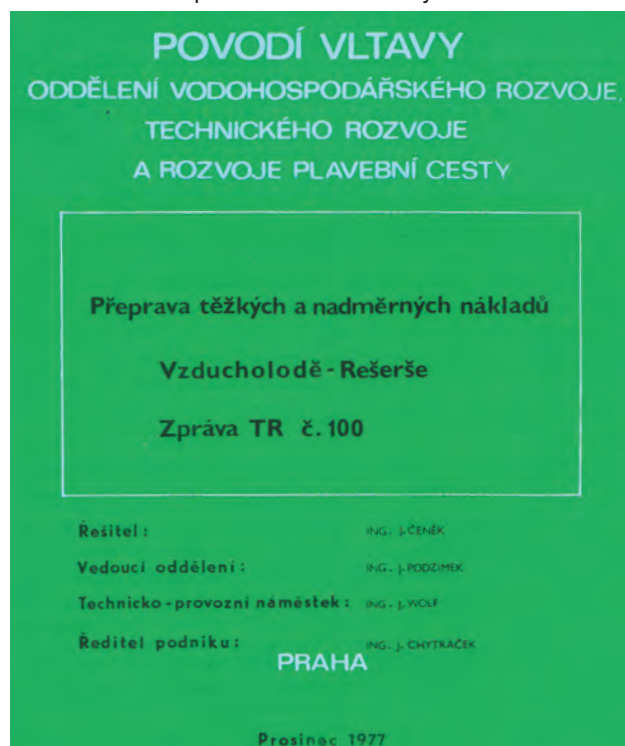
Řediteli Povodí Vltavy, pod kterého po roce 1965 patřila i Berounka a závod Dolní Labe, mi dovolil přijmout nejlepší techniky z oboru, podpořoval naši spolupráci s profesory ze stavební fakulty ČVUT, kteří nám doporučovali nadějně absolventy vysoké školy. Peněz bylo z rozvojového

fondy Ministerstva lesního a vodního hospodářství víc než dost a **železnice poprvé v historii přiznala, že nepřeveze uhlí do tepelné elektrárny Chvaletice, a tak vodní dopravě byla dána zelená.**

Realizace našich nápadů, které byly často i patentovány, byly tak nepřehlédnutelné a náklonnost k naší práci ve vedení podniku i ministerstva tak zřetelná, že jsme za-

čali vydávat samostatný časopis Povodí Vltavy a každoročně pořádali konferenci Dny nové techniky Povodí Vltavy. Naše technické úspěchy v realizaci úkolů technického rozvoje byly tak nepopíratelné, že se zdálo, že tento rozvoj vodních cest v našich zemích nelze zastavit. Se souhlasem ostatních podniků Povodí jsme se stali koordinátory rozvoje vodních cest celé Československé republiky. V našem útvaru, s vědomím Hydroprojektu Bratislava i Vodohospodářského rozvoje Bratislava, se zpracovával i první návrh na vodní dílo Čunovo jako součást VD Gabčíkovo, které částečně vyřešilo slovensko-maďarský spor.

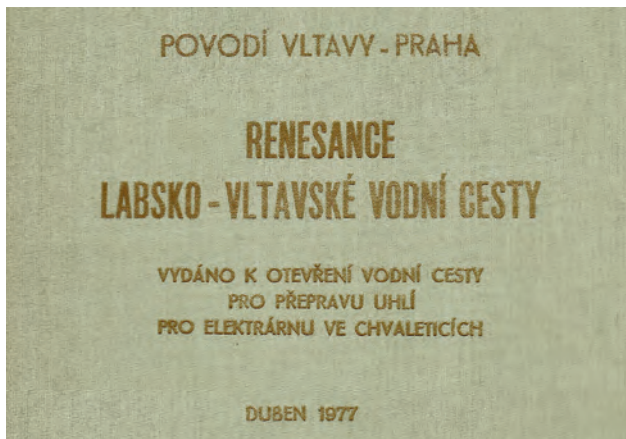
Akce, jak víme z historie i praxe, vyvolává reakci. První přišla z pera náměstka ministra Ing. Josefa Vančury, který doporučil, aby byl zakázán odborný časopis Povodí Vltavy s odůvodněním, „že je tak dobrý, že neodpovídá kompetenci jednoho Povodí“. Pak byl zrušen pátý ročník konference Dny nové techniky Povodí Vltavy. Nejvíce naše úspěšná práce na rozvoji vodních cest v ČSSR ležela v žaludku řediteli Hydroprojektu Praha, členu OV KSČ Praha 4, soudruhovi Ing. Holoubkovi. Ten nejdříve začal zpochybňovat důležitost vodní dopravy jako takové, zvláště její nezastupitelné místo při přepravě nadrozměrných a těžkých nákladů. Došel ve své absurdní nenávisti k vodní dopravě tak daleko, že tvrdil, že v budoucnu bude nákladní lodní doprava nahrazena velkými vzducholoděmi.



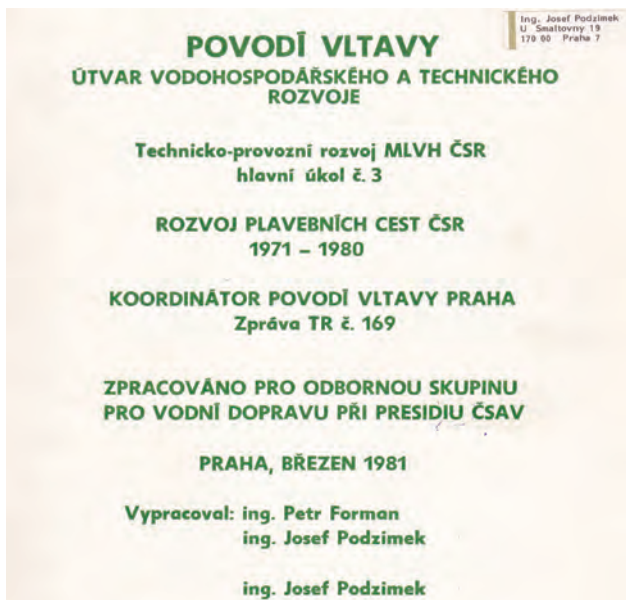


Na to reagoval náš tým vypracováním technické zprávy č. 100 s názvem *Přeprava těžkých a nadrozměrných nákladů – vzducholodě – rešerše*. Zde jsme velmi podrobně dokumentovali, že ředitel Hydroprojektu Praha se svými vzducholoděmi opravdu nenahradí nákladní vodní dopravu. To nám pan ředitel Hydroprojektu Praha nikdy neprominul.

Rok 1977 byl zlomový pro naši klidnou a vedením podniku Povodí Vltavy podporovanou práci. Následoval další likvidační krok. Kkoordinaci rozvoje a modernizace vodních cest převzal na dalších 10 let Hydroprojekt Praha. Avšak činnost technického rozvoje Povodí Vltavy pokračovala dál, neboť nám opět pomohla náhoda. V roce 1977 byla dokončena modernizace hradlového jezu na Vltavě v Troji po jeho havárii. Byly zde poprvé použity jezové klapky podpírané hydraulickými válci. Vedení Povodí Vltavy rozhodlo, že tato úspěšná jezová konstrukce bude použita pro modernizaci všech zastaralých hradlových jezů na dolní Vltavě. Posléze byly použity i pro nové jezy na středním Labi a pro jez Modřany na Vltavě nad Prahou. Bylo nám dovoleno vydat souhrnnou fotografickou publikaci s názvem **Renesance labsko-vltavské vodní cesty**.



Tato publikace, která byla vydána v dubnu 1977 k otevření vodní cesty pro přepravu uhlí pro elektrárnu ve Chvaleticích, nastartovala dalších 10 let naší práce při modernizaci jezů na dolní Vltavě. V té době do technického rozvoje Povodí Vltavy nastoupil Ing. Libor Záruba – legenda českého vodohospodářského inženýrství. Při svém odchodu z Hydroprojektu Praha pronesl do očí ředitele Ing. Holoubka legendární větu: „*Technický pokrok na vodních cestách se z Hydroprojektu Praha v posledních letech zcela vytratil a proto za ním jdu do Povodí Vltavy.*“



Po dokončení modernizace dolní Vltavy se technický rozvoj Povodí Vltavy rozhlížel, kde by jako celek mohl uplatnit své technické znalosti a pokračovat při přípravě a výstavbě průplavu Dunaj-Odra-Labe. Odjeli jsme s Ing. Petrem Formanem za předsedou tehdy legendárního JZD Slušovice, přesvědčit doc. Františka Čubu o užitečnosti tohoto projektu a o kvalitách našeho odborného kolektivu. Jaké bylo naše překvapení, když jsme zjistili, že pan předseda ví o průplavu D-O-L téměř vše. Dohodli jsme se, že založíme akciovou společnost pro přípravu a postupné budování D-O-L s názvem Ekotrans Moravia a.s.



Zakládající schůze 64 akcionářů z řad velkých průmyslových, projekčních i správních podniků se uskutečnila začátkem roku 1989. Spolupráce s Rakouskem, Polskem, Německem i kanadskou firmou byla navázána a ředitel Povodí Vltavy souhlasil, aby všichni pracovníci technického rozvoje přešli do JZD Slušovice. Zakrátko na to přišla v listopadu 1989 sametová revoluce a naše nadšení pro přípravu výstavby průplavu Dunaj-Odra-Labe dostalo zdánlivě nový impuls a věřili jsme, že i nová křídla. Začali se však opírat o ekologické aktivisty. Zároveň akcionáři, kterých po rozpadu některých organizací bylo 160, chtěli rychle vydělávat a okamžitě zbohatnout. Proto valná hromada akcionářů v roce 1993 odhlasovala vyškrtnutí přípravy a postupné výstavby průplavu D-O-L ze stanov akciové společnosti. To byl pro mě okamžitý impuls, abych ve svém závěrečném projevu rezignoval na funkci generálního ředitele. Již potřetí jsem vyhodnotil, že za dané situace nemohu pokračovat ve svém hlubokém přesvědčení o prioritě průplavu Dunaj-Odra-Labe pro naši, tentokrát již svobodnou, Českou republiku. Bylo to těžké rozhodnutí, ale po letech se ukázalo, že bylo víc než správné. Zároveň jsem ve své pravomoci uvolnil všechny pracovníky technického útvaru, kteří následně nastoupili do nově vytvořené soukromé akciové společnosti Vodní cesty a.s. Praha.

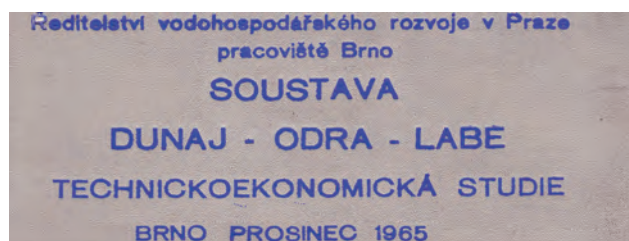


Tento kolektiv spolupracovníků, kteří se mnou sdíleli stejnou myšlenku o nutnosti průplavu D-O-L pro naši krásnou zemi, se ihned dal do práce. První zakázka, kterou jsme obdrželi od Vodohospodářského rozvoje Bratislava, byla projektová dokumentace na největší podpírané klapky na světě pro plavební komory VD Gabčíkovo. Výrobu následně po restituci rodinných firem na Vysočině realizovaly a klapky namontovaly Strojírny Podzimek s.r.o. Prvním ředitelem Vodních cest a.s. se stal můj dlouholetý spolupracovník a posléze i přítel Ing. Petr Forman. Když se stal v roce 1998 náměstkem ministra dopravy ČR, zastával tuto funkci krátce profesor František Čihák z ČVUT. Po návratu z vysoké funkce se stal Ing. Petr Forman opět ředitelem Vodních cest a.s., a to až do konce roku 2002, kdy opět odešel do státních služeb, tentokrát jako náměstek ministra MMR. Ředitelem byl jmenován zkušený projektant Ing. Jan Kareis. Vodní cesty a.s. našly své pevné místo v trojici projekčních organizací, zabývajících se rozvojem vodních cest a ostatních vodohospodářských objektů. Zdálo se, že tyto projekční organizace, i když v ostrém konkurenčním prostředí, mohou spolupracovat na přípravě a postupném budování vodní cesty se zvláštním zřetelem na dokončení vodního koridoru Dunaj-Odra-Labe. Vývoj okolo vodní cesty se ale vrátil zpět do roku 1977 a Hydroprojekt Praha (který se pod zahraničním majitelem jmenuje SWECO Hydroprojekt a.s.) se pod vlivem nálady na Ministerstvu dopravy ČR postavil do čela pochybovačů o nutnosti dokončit vodní koridor Dunaj-Odra-Labe. Začal

se uplatňovat názor, že je nutno napřed vypracovat studii proveditelnosti. Při této příležitosti je dobré si připomenout, co to vlastně „feasibility study“, v českém překladu studie proveditelnosti, je. „*Hlavním účelem je prokázat, že subjekt, který realizuje projekt, má jasnou představu o tom, jak investice proběhne a jak se bude prosazovat*“. **Je možné, že subjekt – stát, který celých 100 let vodní cestu staví a její hotovou část také provozuje, tuto představu nemá?**

Nechápeme proto, proč se studie proveditelnosti vůbec zpracovává, když jde o dokončení stavby. Pouze připomínám, že jenom za posledních 50 let bylo takových studií zpracováno stovky. Připomenu jen pět kompletních a rozhodujících:

- Technicko-ekonomická studie D-O-L, kterou v roce 1965 zpracoval Hydroprojekt pro Ředitelství vodohospodářského rozvoje – pracoviště Brno - s kladným výsledkem.



- Splavnění Odry do Ostravy, Hydroprojekt Brno, 1978 s kladným výsledkem.
- D-O-L, oderská větev, zpracoval SUDOP 1989 s kladným výsledkem.
- Generální řešení plavebního spojení Dunaj-Odra-Labe v roce 1993 zpracoval Ekotrans Moravia s kladným výsledkem.



ATELIÉR PŘÍPRAVY VODNÍCH CEST

**GENERÁLNÍ ŘEŠENÍ PLAVEBNÍHO SPOJENÍ  
DUNAJ - ODRA - LABE  
1993**

- Studie výstavby vodního koridoru Dunaj-Odra-Labe, zpracovala Plavba a vodní cesty o.p.s. **za 200 tisíc Kč pro Ministerstvo průmyslu a obchodu v roce 2006.** Oponováno s kladným výsledkem.

Plavba a vodní cesty, o. p. s.

**Studie projektu výstavby vodního koridoru  
DUNAJ – ODRA – LABE**

Řešitelé: Ing. Josef Podzimek, Plavba a vodní cesty, o. p. s.  
Ing. Jaroslav Kubec, CSc., Sdružení Porta Moravica

Praha, červen 2006

Pak se začaly dít podivné věci. Nejprve ministr dopravy ČR Ing. Zbyněk Stanjura se pokusil v roce 2013 zrušit Ředitelství vodních cest ČR. Poté ministr dopravy Zdeněk Žák v téže roce vypsál výběrové řízení na studii proveditelnosti D-O-L. Do soutěže se přihlásilo sdružení Vodohospodářský rozvoj a výstavba a.s., Pöyry Environment a.s. a Vodní cesty a.s. **s cenou 6 milionů Kč.** Ale následující ministr dopravy ČR Ing. Antonín Prachař výběrové řízení v roce 2014 zrušil.

Jiný scénář útlumu rozvoje vodních cest v ČR zvolil nový ministr dopravy ČR Ing. Dan Ťok. **Zatím ponechal Ředitelství vodních cest ČR, ale bez varování do rána zrušil samostatný Odbor plavby na Ministerstvu dopravy a podřídil ho železničnímu odboru.**

Pak již nic nestálo v cestě k novému vypsání výběrového řízení na Studii proveditelnosti vodního koridoru Dunaj-Odra-Labe. Vyhrálo sdružení tří projekčních firem, které se touto problematikou zabývají:

- SWECO Hydroprojekt a.s., dříve Hydroprojekt Praha
- Aquatis a.s., dříve Pöyry a.s., ještě dříve Aquatis a.s., který se předtím jmenoval Hydroprojekt Brno
- Vodní cesty a.s.
- **Vítězná cena 22,3 mil. Kč.**

Začal jsem tušit, že si hlavní hráči přizvali Vodní cesty a.s. do sdružení jako otloukánka. Moje podezření vzklíčilo již v době vypsání zakázky na studii proveditelnosti, ale neutěšil mě ani ministr dopravy Dan Ťok, který v červnu 2016 veřejně uváděl: „*Jsem rád, že se nám podařilo úspěšně vybrat dodavatele studie proveditelnosti. Studie ukáže, jaké by stavba z odborného hlediska měla přínosy a náklady. Pokud studie proveditelnosti pro některou z variant vyjde, mohou se dělat další kroky.*“

Jak to krásně koresponduje s názorem emeritního ministra dopravy ČR Ing. Jaromíra Schlinga: „*Snad každému rozumně uvážujícímu člověku musí být jasné, že žádná studie nemůže dát na tak široké spektrum otázek, jednoznačnou odpověď. A jestli bude úkolem studie posoudit návratnost investice do DOL, pak o snaze projekt pohrbit nemůže být žádná pochybnost!*“

Pro zatemnění celého zpracování byl zřízen monitorovací výbor o více než 50 členech. Dovedete si představit, jak takový orgán pracuje. Další, tentokrát výkonný orgán, byl složen vždy ze dvou zástupců za každou organizaci vítězného sdružení. Za Vodní cesty a.s. tam chodil Ing. Josef Podzimek a Ing. Jan Kareis. Od prosince 2016 jsem na jednání nebyl zván, a to až do 20. července 2017, kdy se vedoucí sdružení SWECO Hydroprojekt rozhodl třetího člena sdružení Vodní cesty a.s. zlikvidovat. Rozhodující činitelé sdružení došli k názoru, že majitelé Vodních cest a.s. nesdílejí názor, že je nejvyšší čas zrušit nebo alespoň zkomplikovat nastartovanou dráhu na dokončení vodního koridoru Dunaj-Odra-Labe. Toto naše tušení, že rozhodující vliv na zpracovatele má železniční lobby, se ukázalo jako objektivní, když na dopravně-politickou část studie, zdůvodňující potřebnost vodního koridoru D-O-L přišlo 13 stran připomínek z Ministerstva dopravy ČR. Samozřejmě bez uvedení autora a podpisu. Tak pro železniční a proti vodní dopravě zaujatý pamflet jsem ještě v životě nečetl. Dozvěděl jsem se, že vodní doprava je energeticky mnohásobně náročnější, neboť elektrifikované železniční tratě budou brát elektrinu ze solárních elektráren a tudíž zadarmo a ekologicky. Také hlučnost železniční dopravy je výrazně nižší než u dopravy vodní, neboť kola lokomotiv jsou opatřována novými brzdovými destičkami a koleje se potáhnou protihlukovou fólií. A tak dále. SWECO Hydroprojekt a.s. mimo jiné přetáhl všechny projektanty Vodní cesty a.s., kteří dali posléze hromadnou výpověď.

Vzhledem k tomu, že majitelé Vodních cest a.s. se nechtěli zpronevěřit objektivní pravdě a postupovat proti vývoji budování vodních cest za posledních 100 let, rozhodli se tuto akciovou společnost prodat. Odprodej společnosti Vodní cesty a.s. byl nabídnut Metrostavu a.s., SUDOPu a.s. a v posledních dnech i SWECO Hydroprojektu a.s., ČSPL a.s. a AQUAVIA a.s. Nikdo neprojevil zájem. Nakonec společnost Vodní cesty a.s. zakoupil bez dluhů a za nominální cenu bývalý ředitel Ředitelství vodních cest Ing. Jan Skalický. U něj zvítězila vize o nutnosti dostavby vodního koridoru Dunaj-Odra-Labe nad probíhající honbou za krátkodobými ekonomickými a politickými výhodami. Byl také jediný z našeho společenství, který své přesvědčení vložil do aforismu a nyní se pokusí ho i realizovat.

**VÝHODA VODNÍHO KORIDORU DUNAJ-ODRA-LABE JE V TOM, ŽE BUDE URČITĚ DOKONČEN.**

Jan Skalický

My příznivci tohoto projektu mu děkujeme a držíme mu oba palce, aby se co nejdříve ukázala pravda a také zvítězila. Mládí vpřed!

# NABÍDKA ROZBORŮ A VZORKOVÁNÍ PITNÝCH A ODPADNÍCH VOD PRO VEŘEJNOST

## ROZBORY PITNÝCH VOD

(dle vyhlášky 252/2004, ke kolaudaci, radiochemie,...)

## ROZBORY ODPADNÍCH VOD

(odtok z domovní ČOV, septiku,...)

## ROZBORY POVRCHOVÝCH VOD A SEDIMENTŮ

Podrobnosti, rozsah akreditovaných služeb a cenové nabídky: [WWW.PLA.CZ](http://WWW.PLA.CZ)

### Povodí Labe státní podnik - Odbor vodohospodářských laboratoří

#### Provozovna Hradec Králové

Adresa: Povodí Labe, státní podnik,  
OVHL - laboratoř Hradec Králové,  
Víta Nejedlého 951, 500 03 Hradec Králové 3

Telefon: + 420 495 088 740 Fax: + 420 495 088 742  
+ 420 495 088 777  
E-mail: [medek@pla.cz](mailto:medek@pla.cz)

#### Provozovna Ústí n. L.

Adresa: Povodí Labe, státní podnik,  
OVHL - laboratoř Ústí nad Labem,  
Pražská 49/35,  
400 01, Ústí nad Labem - Vaňov,

Telefon: + 420 475 259 781 Fax: + 420 475 259 783  
E-mail: [subrt@pla.cz](mailto:subrt@pla.cz)



POVODÍ LABE

Inteligentní stavění  
spojuje lidi.

### PORR a.s., odštěpný závod - Vodohospodářské stavby Vám nabízí

- Výstavbu kanalizačních stok a přivaděčů
- Realizace ČOV
- Vodovodní řady a přivaděče
- Odlehčovací komory, soutokové šachty, shybky
- Ražbu plně mechanizovanými razicími stroji do průměru 3 m
- Ražené štoly prováděné hornickým způsobem do plochy výrubu 24 m<sup>2</sup>
- Kolektory, teplovody, parovody, horkovody
- Výměníkové stanice s elektro a MaR

PORR a.s. Dubečská 3238 | 36 . 100 00 Praha 10  
T +420 267 226 111 . [porras@porr.cz](mailto:porras@porr.cz)  
[porr.cz](http://porr.cz)

powered by **PORR**



 **ZAKLÁDÁNÍ STAVEB®**

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



Nová plavební komora u jezu Hněvkovice na Vltavě

**SPOLEHLIVÝ A SILNÝ PARTNER  
PRO ZAKLÁDÁNÍ  
VODOHOSPODÁŘSKÝCH DĚL**



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



Modernizace plavební komory, Brandýs nad Labem



Odstranění povodňových škod, Česká Kamenice



Probíhající rekonstrukce Labské přehrady, Spindlerův Mlýn



Doplnění technologie v úpravě vody, Plzeň



Probíhající rekonstrukce vodního díla, Opatovice



Stavba hlavního mola na Kamencověm jezeře, Chomutov