

WASSERSTRASSEN
UND
BINNENSCHIFFFAHRT

WATERWAYS
AND
INLAND NAVIGATION

VODNÉ CESTY VODNÍ CESTY A PLAVBA

4
2020

Rekordní plavební sezóna na Vltavské vodní cestě



Projekt Město a voda v Českých Budějovicích ožívá

Vydává

PLAVBA o.p.s.
A VODNÍ CESTY



Ministerstvo dopravy

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



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



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



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



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



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



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



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



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



ČESKÉ PLOVEBNÍ A VODOCESTNÉ SDRUŽENÍ



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

Středočeské

VODNÍ CESTY, Z.S.

Středočeské vodní cesty, z.s.
Zborovská 81/11, 150 00 Praha 5
www.stredoceskevodnicesty.cz



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



Metrostav a.s.
Koželužská 2450/4, Praha 8, 180 00
www.metrostav.cz



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



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



Váňovská 528, 589 16 Třešť
www.podzimek.cz



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



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



www.strabagrail.cz



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



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



České přístavy, a.s.
Jankovcova 6, 170 00 Praha 7
www.ceskepristavy.cz



PRAGUE BOATS
SINCE 1990
Přístaviště lodí u Čechova mostu
Dvořákovo nábřeží, nástupiště č. 5
110 00 Praha 1 - Staré město
www.prague-boats.cz

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

REDAKČNÍ RADA

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

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

PLAVBA A VODNÍ CESTY o.p.s.

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

Objednávky a inzerce:

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

Jazyková úprava: Ing. Petr Forman

DTP, tisk: PRESTO s.r.o.

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

Evidováno Ministerstvem kultury
pod číslem MK ČR E 5178.



Jihomoravský kraj



Zlínský kraj



Olomoucký kraj



Moravskoslezský kraj



Pardubický kraj



Středočeský kraj

Titulní strana: Vizualizace návrhu úpravy Jiráskova nábřeží v centru Českých Budějovic z projektu *Město a voda* (viz str. 6 až 7).

OBSAH

Úvodní slovo generálního ředitele Povodí Vltavy:

Vltavská vodní cesta letos ukázala svůj potenciál

RNDr. Petr Kubala 2

Lodě na vltavské vodě 2020 4

Českokobudějovický projekt *Město a voda ožívá* 6

Ve Středočeském kraji přibudou nové rekreační přístavy 8

Letošní mimořádná plavební sezóna na Vltavě byla rekordní 9

Baťův kanál v plavební sezóně 2020

Ing. Pavel Cenek 10

Připravované a realizované investiční akce Povodí Moravy
na Baťově kanále

Bc. Václav Přehnal, DiS. 12

Modernizované ochranné stání v Hřensku poskytne lodím
při povodních více bezpečí

Ing. Jan Bukovský, Ph.D. 14

Dílčí novelizace zákona o vnitrozemské plavbě
a souvisejících právních předpisů

Mgr. Klára Němcová 15

Modernizace vodního díla Hněvkovice pokračuje podle plánu 16

Rozšíření čistírny odpadních vod JIH
na Letišti Václava Havla, 2. etapa

..... 19

České loděnice vyrobí dva tankery ročně.

Po zlepšení splavnosti Labe i více 20

Finská vláda schválila 90 milionů euro
pro prodloužení plavebních komor na průplavu Saimaa 22

Kanál Odra vypadá z Bohumína jinak

Z domácího tisku 23

Výzva Oblastního muzea Děčín lodníkům a kapitánům 25

Velký loďář Ing. Jindřich Brettl odešel 26

Vzpomínka na Ing. Jindřicha Brettla 27

Život není takový – je úplně jiný (80)

Ing. Josef Podzimek 28

Úvodní slovo generálního ředitele Povodí Vltavy

Vltavská vodní cesta letos ukázala svůj potenciál



Vážené čtenářky, vážení čtenáři, letošní rok byl z důvodu mnohých omezení, ať již u nás, nebo v zahraničí jiný než předešlé roky, proto mnoho z našich spoluobčanů trávilo dovolenou v tuzemsku. Mnoho jich trávilo dovolenou na vodě, mnoho na Vltavě. Rád bych se tedy krátce poohlédl, jaký vlastně byl rok 2020 na Vltavské vodní cestě, z pohledu správce vodní cesty.

Státní podnik Povodí Vltavy zahájil na podzim roku 2019, po ukončení plavební sezóny, práce na dvou významných stavebních akcích, které po jejich plném dokončení výrazně posunou parametry pro využívání Vltavské vodní cesty kvalitativně dopředu, a to zejména v úseku od Třebenic po plavební komoru Kořensko. Jedná se konkrétně o zajištění plavebních hloubek v cca dvoukilometrovém úseku pod vodním dílem Kořensko, a o modernizaci lodního výtahu pro sportovní plavidla přes hráz vodního díla Orlík. Jak problematika plavebních hloubek v úseku Podolsko – Kořensko, tak parametry původního lodního výtahu výrazně omezovaly využití plavby v těchto úsecích Vltavské vodní cesty, zejména v období nepříznivé hydrologické situace v podobě sucha a nedostatku vody v Orlické nádrži.

Z důvodu realizace těchto stavebních akcí byla na podzim 2019 snížena hladina v Orlické nádrži a po zimě, která byla z pohledu zásoby vody ve sněhu velmi nepříznivá, byla hladina v nádrži z důvodu nepříznivé hydrologické situace ještě níže, než tyto stavební práce vyžadovaly. V průběhu jarních měsíců se nám podařilo, s velkou pomocí přírody (intenzivní srážky v únoru i různě rozložené srážky v dalších měsících), zadržet v Orlické nádrži maximum vody odtékající z povodí a dosáhnout tak hladinu potřebnou pro zajištění plavby. Následně byl zásobní prostor nádrže naplněn celý, a tak patřila letošní plavební sezóna za poslední roky k těm nejlepším.

Vodní cesta mezi Českými Budějovicemi a hrází vodního díla Orlík je dlouhá 93 km, bez vzduší orlické nádrže je ale její délka

jen 37 km. Díky nadměrnému suchu v posledních letech docházelo často v úseku Podolsko – Kořensko k situaci, kdy v tomto úseku nebyly zajištěny požadované plavební hloubky, byť vlastní plavební komora Kořensko byla provozuschopná. Docházelo tak k předčasnému zastavení plavby. V období let 2003 – 2018 tomu tak bylo v průměru 62 dní z 214 dní plavební sezóny. Účelem prohloubení téměř dvoukilometrového úseku až o 1,8 m pod plavební komorou Kořensko, je zajistit požadované plavební hloubky i při nižší hladině v Orlické nádrži v době, kdy je plavební komora Kořensko pořád provozuschopná. Dojde tak k výraznému snížení počtu dnů, kdy by se plavba v průběhu plavební sezóny musela zastavit. Již ve zmíněném období let 2003 – 2018 by tomu tak bylo již jen v průměru 25 dní z 214 dní plavební sezóny, při ponoru 2,2 m. Rozvržení prací je nastaveno tak, aby hlavní práce prováděné ve vlastní nádrži probíhaly vždy mimo plavební sezónu. Polovina prací byla hotova před zahájením letošní plavební sezóny, druhá polovina těchto prací bude dokončena v období od listopadu 2020 do zahájení plavební sezóny 2021. Jedná se o investici ve výši 50 mil. Kč, která je financována z prostředků Státního fondu dopravní infrastruktury.

Další zmiňovanou investiční akcí je modernizace lodního výtahu pro sportovní plavidla přes hráz vodního díla Orlík. Již letos bylo možné využít o 12 metrů prodlouženou kolejovou dráhu výtahu v horní vodě, čímž jsme pro jeho provoz získali dalších 3,5 metrů v kolísání hladiny. Lodní výtah je tak možné provozovat stejnou dobu, jako je v provozu plavební komora Kořensko. Spolu s prohloubením plavební dráhy pod plavební komorou Kořensko bude tedy splavnost vodní cesty v úseku od hráže vodního díla Orlík do Českých Budějovic zajištěna po co nejdelší možnou délku plavební sezóny, a to i za pro plavbu nepříznivých hydrologických podmínek. Modernizace lodního výtahu pro sportovní plavidla spočívá mimo prodloužení kolejové dráhy v horní vodě i ve zvýšení nosnosti plavidel ze současných 3,5 t na 6,6 t. Aktuálně probíhají další práce, včetně prací na modernizaci vlastního zařízení pro převážení plavidel. Snaha je, aby bylo možné převážet plavidla dlouhá do 10 metrů, čímž by bylo možné převážet přes hráz většinu sportovních plavidel na českém trhu. První etapa modernizace lodního výtahu pro sportovní plavidla proběhla v období mimo plavební sezónu, od října 2019 do konce dubna 2020, a kompletní technologická část, včetně všech zkoušek nového zařízení pro převážení plavidel, včetně všech zkoušek nového zařízení pro převážení plavidel, včetně proškolení obsluhy a členů posádky, bude dokončena a uvedena do provozu nejdéle do zahájení plavební sezóny 2022. Náklady na modernizaci lodního výtahu pro sportovní plavidla přes hráz vodního díla Orlík jsou ve výši 95 mil. Kč, opět s využitím prostředků ze Státního fondu dopravní infrastruktury.

Státní podnik Povodí Vltavy zahájil letos převážení plavidel přes vodní díla Orlík a Slapy ještě v období Vládou vyhlášeného nouzového stavu, za přijatých bezpečnostních opatření na prvcích kritické infrastruktury, byl v omezeném režimu. Rád bych i touto cestou poděkoval svým kolegům, kteří převážení plavidel zajišťovali, ale i většině z vás, kteří jste převážení plavidel využili, za odpovědný přístup k dodržování bezpečnostních opatření i za pochopení dané situace. Víím, že ani pro jednu stranu to nebylo jednoduché. Bohužel se našly i výjimky, kdy z řad některých „podporovatelů plavby“ byla tato skutečnost komentována negativně. Důležité je, že široká plavební veřejnost, tedy skuteční příznivci plavby, zahájení provozu v nouzovém stavu ocenila a intenzivně využila, i když stejně nebyla vyčerpána celá kapacita rezervací pro převážení plavidel v ob-



Práce na modernizaci lodního výtahu na přehradě Orlík

dobí nouzového stavu v rámci zahájení plavební sezóny.

Výše zmiňované, již z poloviny realizované investice, zároveň s příznivými hydrologickými podmínkami, vedly již letos k tomu, že plavební sezona na Orlíku byla rekordní. Tomu určitě přispěla i skutečnost omezených možností cestovat do zahraničí, ale jedno je zřejmé – dovolená či volný čas strávený na vodě přitahuje veřejnost čím dál více. Hladina v Orlické nádrži, která zabezpečila plavební hloubky pod plavební komorou Kořensko, byla dosažena 11. 6. 2020. Lodní výtah pro sportovní plavidla přes hráz vodního díla Orlík byl díky prodloužení kolejové dráhy v provozu po celou plavební sezónu 2020 (od 1. 5. 2020) a bylo s ním přepraveno celkem 1457 plavidel, což je nejvíce za dobu provozu lodního výtahu od roku 1965!

Plavební komorou Kořensko bylo proplaveno 2084 plavidel, plavební komorou Kamýk 1701 plavidel. Přes vodní dílo Slapy bylo převezeno 874 plavidel. Oproti předchozímu roku byl nárůst převážení/proplavování přes vodní dílo Orlík a plavební komorou Kamýk o 268/262 plavidel, plavební komorou Kořensko bylo proplaveno o 510 plavidel více. Oproti roku 2010 bylo v roce 2020 převezeno/proplaveno přes vodní dílo Orlík a plavební komorou Kamýk dokonce o 741/1304 více plavidel. Plavební komorou Kořensko bylo letos oproti roku 2010 proplaveno o 1460 plavidel více, což předčilo veškeré prognózy. Z nastíněné stručné statistiky převážení a proplavování plavidel na Vltavské vodní cestě, zejména v úseku Třeбенice – České Budějovice je zřejmé, že zájem o vodní turistiku narůstá, a to nejen v letošním roce, který byl paradoxně částečně pozitivně ovlivněn pandemickou situací v šíření koronaviru. Zástupci Jihočeského i Středočeského kraje plavbu podporují a vytváří podmínky pro navazující aktivity, které přinesou do regionů, díky zájmu o rekreační plavbu, nové turisty a nové možnosti v rámci rozvojových aktivit obou krajů.

V této souvislosti státní podnik Povodí Vltavy zahajuje letos na podzim z vlastních zdrojů výstavbu nového vývaziště na Vltavě v Českých Budějovicích, kdy bude 255 m dlouhou přístavní hranu „historického vzhledu“. Obslužné molo tohoto vývaziště bude plnit zároveň funkci chodníku, navazujícího na obou koncích na stávající vyhlídkovou pěšinu po hraně břehu



Práce na prohloubení plavební dráhy pod PK Kořensko

řeky. Součástí svahu budou přístupové schody a pobytové rekreační schody. Účelem této stavby je umožnit sportovním plavidlům jejich vyvážení a posádkám navštívit centrum Českých Budějovic, výstaviště i další zajímavosti v lokalitě. Realizace vývaziště bude v roce 2021 probíhat tak, aby od zahájení plavební sezóny 2022 mohlo již sloužit uživatelům plavby.

Dalším příspěvkem státního podniku Povodí Vltavy do posílení infrastruktury Vltavské vodní cesty v úseku Třeбенice – České Budějovice mělo být rozšíření přístaviště v Týně nad Vltavou. Po dohodě s městem Týn nad Vltavou, Jihočeským krajem i místními destinačními společnostmi jsme připravili záměr velmi potřebného rozšíření kapacity stávajícího přístaviště rekreačních plavidel i plavidel osobní lodní dopravy v Týně nad Vltavou, ze současných 18 stání až na 30-35 míst. Bohužel však dne 4. 12. 2020 rozhodla Centrální komise Ministerstva dopravy, že předložený záměr nespĺňuje podmínky efektivity dle pravidel Ministerstva dopravy a není ho proto možné realizovat z prostředků SFDI. Toto rozhodnutí znamená, že podnik nemůže záměr zvýšení kapacity stání plavidel v Týně nad Vltavou realizovat. Státní podnik Povodí Vltavy financoval z vlastních zdrojů podniku stávající stání, včetně jeho rozšíření na aktuálních 15 plavidel. Ve chvíli, kdy jsou finanční zdroje na rozvoj vodní cesty alokovány v rozpočtu SFDI, nemůže podnik využít další vlastní zdroje, které je třeba vkládat do oblasti provozu a údržby vodních děl, vodní cesty, ochrany před povodněmi i do opatření na zmírnění negativních dopadů sucha a nedostatku vody. Rozhodnutí Centrální komise Ministerstva dopravy nás jako správce vodní cesty mrzí, ale je nezbytné ho respektovat. Pevně věřím, že brzy budou aktualizovány podmínky Ministerstva dopravy ve věci rozvoje plavby na Vltavské vodní cestě, které budou reflektovat požadavky související s aktuálním rozvojem vodní cesty i s jejím potenciálem a že se tak k rozšíření přístaviště v Týně nad Vltavou ještě vrátíme.

Plavební komora Kamýk nad Vltavou svými stávajícími parametry nespĺňuje požadavky vodní cesty třídy I. Pro splnění požadovaných parametrů je nutné prodloužení užité délky plavební komory na 45 m ze současné délky 32 m. Příprava této akce postupuje tak, aby byla realizována v letech 2024 až 2025.

Pokud jde o výstavbu lodního zdvihadla na vodním díle Orlík pro převážení plavidel o nosnosti do 300 t a délky až 45 m, je nutné konstatovat, že k realizaci této stavby bude moci dojít až po dokončení protipovodňového opatření spočívajícího ve výstavbě nového doplňkového bezpečnostního přelivu, realizovaného v rámci programu Ministerstva zemědělství Podpora prevence před povodněmi IV, tedy nejdříve po roce 2026. Tato skutečnost je dána tím, že výstavba lodního zdvihadla nebyla původním investorem připravena tak, aby se realizovala před touto stavbou na ochranu před povodněmi. Období po dobu výstavby protipovodňového opatření využijeme k dopracování a zpracování všech nezbytných podkladů, které nebyly původním investorem zajištěny, aby mohla být stavba lodního zdvihadla připravena k realizaci po jeho ukončení. Z tohoto důvodu ani nebylo možné obě stavby jakýmkoli způsobem zkoordinovat.

Závěrem si dovoluji na základě vlastní zkušenosti konstatovat, že voda a plavba neustále přitahují čím dál větší počet našich spoluobčanů. Pohled na okolí z lodě je unikátní a mnohé příjmem překvapí. Zejména rekreační plavba má na Vltavské vodní cestě vysoký potenciál, který ukazují nejen počty proplavovaných a převážených plavidel, ale i zvýšený zájem o kotvení či nárůst poptávky na rozšíření potřebné infrastruktury. Jsem rád, že jsem mohl zmínit při ohlédnutí za letošní plavební sezónou na Vltavské vodní cestě zcela konkrétní investice, kterými státní podnik Povodí Vltavy přispívá k rozvoji vodní cesty a zvýšení jejích parametrů. Jsme připraveni skutečně realizovat i další investice v rámci rozvoje Vltavské vodní cesty, pokud k tomu budou vytvořeny ze strany státu příslušné podmínky. Rozvoj vodních cest má svůj potenciál a je třeba ho využít. Neváhejme.

RNDr. Petr Kubala
generální ředitel státního podniku Povodí Vltavy

Lodě na vltavské vodě 2020

O dalším rozvoji Vltavské vodní cesty diskutovali na konferenci 21. srpna 2020 v Českých Budějovicích zástupci krajů a měst z okolí Vltavy, ministerstva dopravy a institucí spojených s plavbou. Za poslední dva roky bylo jen v jihočeském úseku řeky investováno přes 200 milionů korun. V přípravě je přístavní hrana u Dlouhého mostu a plavební komora na Jiráskově jezu.

Konference, která proběhla u příležitosti druhého ročníku festivalu vodní turistiky Lodě na vltavské vodě, se zúčastnili zástupci Jihočeského a Středočeského kraje, Statutárního města České Budějovice a měst v okolí Vltavy, ministerstva dopravy, Povodí Vltavy, Ředitelství vodních cest a Státní plavební správy. Důležitým bodem programu bylo zhodnocení naplnění cílů, které byly vytyčeny v loňském roce. „Vloni jsme si stanovili devět investičních priorit v horizontu tří let. V tuto chvíli máme u většiny z nich hotovou projektovou dokumentaci, ekonomická zhodnocení staveb a stavební povolení. Některé projekty jsou již dokončeny a během podzimu se plánuje zahájení stavebních prací na přístavní hraně pod Dlouhým mostem a prvních úseků Vltavské cyklostezky,“ uvádí David Šťastný, předseda destinační společnosti Českobudějovicko-Hlubocko, která je pořadatelem konference.

„V rámci priorit jsme před zahájením letošní plavební sezóny dokončili první etapu modernizace lodního výtahu na Orlíku, která spočívá v prodloužení kolejové dráhy v horní vodě, čímž se výrazně prodlužuje možnost převážení plavidel v období nepříznivých hydrologických podmínek. Nyní probíhají práce na modernizaci kabiny pro převážení sportovních plavidel. Současně byla dokončena první etapa prohloubení plavební dráhy pod vodním dílem Kofensko, za účelem zajištění požadovaných plavebních hloubek. Druhá etapa prohrábky bude realizována v období po ukončení letošní plavební sezóny, do zahájení té příští. V září budou zahájeny práce na rozšíření přístaviště v Týně

nad Vltavou a do konce roku předpokládáme zahájení výstavby 255 metrů dlouhé přístavní hrany v Českých Budějovicích. Před dokončením je technicko-ekonomická analýza lodního zdvihadla na Orlíku,“ sdělil na konferenci generální ředitel Povodí Vltavy Petr Kubala.



Plavební komora Hněvkovice prochází v současné době spolu s celým vodním dílem rozsáhlou modernizací pro lepší ochranu před velkými vodami



Účastníci konference Lodě na vltavské vodě 2020 v Českých Budějovicích

Nad rámec vytyčených cílů byly na Vltavské vodní cestě realizovány i další stavby, které vylepšily infrastrukturu. Město České Budějovice instalovalo koupací mola a Ředitelství vodních cest ČR vybudovalo vypouštění odpadních vod z lodí v přístavu Hluboká nad Vltavou a probíhá instalace čerpací stanice pohonných hmot. „Ředitelství vodních cest ČR během uplynulých 10 let splavnilo 33 km vodní cesty a velmi rádi dnes navazujeme na obrovský zájem o plavbu dalším rozvojem veřejné infrastruktury. Intenzivně připravujeme nejen odstranění zbývajících omezujících míst jako nízký most v Týně nad Vltavou nebo chybějící lodní zdvihadlo na Slapech, ale také zlepšení služeb tankování pohonných hmot, likvidace odpadních vod i zajištění souvislé veřejné sítě přístavišť a přístavů,“ dodal ředitel ŘVC ČR Lubomír Fojtů.

Roste i zájem o Vltavskou vodní cestu na jihu Čech. „Každý rok máme nárůsty na Vltavské vodní cestě o desítky procent,“ řekl předseda destinační společnosti Českobudějovicko-Hlubocko David Šťastný.

Na konferenci se řešily také plány pro nadcházející období. Jedním z nich je propojení vltavské plavby s projekty, které navrhuje rozvojová studie Město a voda. Tu zpracovalo studio A8000 budějovického architekta Martina Krupauera. Mimo jiné se v ní počítá se zpřístupněním centra Českých Budějovic pro lodní dopravu. To umožní připravovaná plavební komora na Jiráskově jezu, který je v současnosti jedinou překážkou pro vplutí lodí do města. „Pro Budějovice je to obrovská příležitost, jak pozitivně změnit svoji tvář a plně využít potenciálu dvou řek na kterých stojí. Proto výstavbu plavební komory podporuji, stejně jako dokončení celé Vltavské vodní cesty. V kombinaci s Vltavskou cyklostezkou, která je již schválena centrální komisí Ministerstva dopravy, to bude obrovský přínos v cestovním ruchu pro celý kraj,“ vyjádřila se k tématu hejtmanka Jihočeského kraje Ivana Stráská. Tuto myšlenku podporuje také opoziční zastupitel František Konečný. „Projekty plavební komory a Vltavské cyklostezky vnímám jako pozitivní krok pro rozvoj infrastruktury v kraji. Rád bych podpořil také prodloužení cyklostezky až na Orlík a umožnil tak její případné napojení na Středočeský kraj,“ potvrzuje svoje stanovisko Konečný.



Od loňského roku je provozována osobní plavba také v centru Českých Budějovic, které by se mělo v budoucnu napojit na Vltavskou vodní cestu

Ani ve Středočeském kraji nezůstávají pozadu a pracují na rozvoji základní infrastruktury pro rekreační plavbu, jako jsou servisní centra a rekreační přístavy. Realizace prvních z nich by měla být zahájena již v tomto roce. „Na rozvoji spolupracujeme s Ředitelstvím vodních cest. Předpokládáme zahájení výstavby na Labi i na Vltavě. Tam konkrétně v městysu Davle a v nejbližších letech se dále počítá s realizací v lokalitách Kamýk, Štěchovice a Klecánky,“ uvedl radní pro cestovní ruch Středočeského kraje Martin Draxler. Kraj hledá cesty, jak pomoci obcím a městům s financováním pozemní části Ředitelství vodních cest připravovaných rekreačních přístavů. Pro podporu regionální turistiky proto opět vyhlásil Středočeský fond doprovodné infrastruktury, ze kterého je dotována také výstavba vývazišť pro rekreační plavbu, zázemí kempů, sportovišť a venkovská turistika pro obce i podnikatele.



Rekreační plavba v Purkarcí na Hněvkovické přehradě

Českobudějovický projekt

Město a voda ožívá

Studie *Město a voda 2020* vypracována českobudějovickým ateliérem A8000 je strategickým zamyšlením nad příležitostmi, které nabízí přítomnost vodních toků ve městě České Budějovice. Autoři studie se soustředí na obrácení města, městské zástavby i pozornosti obyvatel směrem k řekám, neboť právě řeka může být tím, co celou komunitu spojuje a posiluje. Jedná se o rozpracování jednoho z klíčových témat *Strategického plánu města České Budějovice na období 2017–2027*.

Řeka byla tepajícím srdcem Českých Budějovic již v historii, kdy například Zátkovo nábřeží v okolí Café Savoy hýřilo životem místních obyvatel, kteří nadšeně trávili čas v blízkosti řeky. Proč se ale život od řeky obrátil jinam? Co nám brání využívat naplno potenciálu, který nám voda nabízí?

„První velkou překážkou využití vodních ploch v Českých Budějovicích je fakt, že pro obyvatele města je téměř nemožné dostat se k vodě, nebo u vody pobývat,“ říká architekt Martin Krupauer. Břehy řek byly upravovány v průběhu času jako technická infrastruktura bez ohledu na možnost nebo nemožnost užívání řeky obyvateli města. Pokud se obyvatel nebo návštěvník města dostane do blízkosti vody, stále je od ní velmi daleko. Architekti se proto ve své studii soustředí na přetvarování břehů tak, aby lidé mohli k vodě, mohli žít společně s řekou a mohli ji vnímat jako samozřejmou součást veřejného prostoru. Klíčovými územími jako je centrum města (Zátkovo nábřeží, Mlýnská stoka v parku na Sadech) či prostor Vltavy mezi českobudějovickým výstavištěm a sportovním areálem SKP byla věnována zvýšená pozornost.



Vizualizace návrhu vytvoření náplavky na Zátkově nábřeží v centru Českých Budějovic



Vizualizace návrhu vytvoření náplavky na Zátkově nábřeží v centru Českých Budějovic



Architekti tato území prezentují i ve vizualizacích, které jasně ukazují, že České Budějovice mohou využitím svých řek získat nový městský prostor – atraktivní náplavku na Zátkově nábřeží. Navíc představují „Slunečný ostrov“ v místě širokého břehu Vltavy, který by více propojil části města na obou březích Vltavy (viz. titulní strana časopisu). Architekti si však uvědomují, že vodu je důležité vnímat nejen očima, ale také si ji moci konkrétně užít. Věnují se proto i formám propojení východní a západní části města přes Vltavu a s tím spojenému návrhu řešení Jiráskova nábřeží. Nejen obyvatelé Českých Budějovic by si tak v budoucnu mohli zaplavat a zchladit se přímo v centru města. Existuje snad lepší způsob, jak si v létě odpočinout od sluncem rozpáleného města?

Studie neřeší nastolené bariéry pouze obecně, snaží se myslet na spojení řeky a obyvatel do nejmenších podrobností. „Ve stu-

dii se věnujeme i zdánlivým maličkostem jako jsou například konkrétní vstupy do vody či kde a jakým způsobem by se měly udržovat břehy, sekat tráva,“ dodává Martin Krupauer. Tyto „maličkosti“ jsou nakonec tím, co rozhoduje o konečné symbióze člověka s vodou, ale i o tom, jestli si obyvatelé města zvolí tato místa, jako místa setkávání, odpočinku a relaxace.

Mezi další témata studie patří například možnost zatraktivnění města a řeky Vltavy rekreační plavbou. Z toho důvodu studie prověřuje prodloužení vltavské vodní cesty nad Jiráskův jez, tedy přímo do srdce Českých Budějovic.

Studie si neklade ambice vše vyřešit v jednom dokumentu, nicméně v jejím rámci byla navržena možná strategická a principiální řešení či přístupy k jednotlivým územím. Byla vymezena funkčně a urbanisticky ucelená území, která budou nadále detailněji prověřována a již konkrétněji rozpracována.



Vizualizace návrhu humanizace okolí Mlýnské stoky

Ve Středočeském kraji přibudou nové rekreační přístavy

Ředitelství vodních cest ČR a Středočeské vodní cesty představily aktuální plány výstavby nových přístavišť a dalších nástrojů podpory rekreační plavby na Labi a Vltavě ve Středočeském kraji. RVC na přelomu roku začne výstavbu 7 nových veřejných přístavišť, z nichž některé budou sloužit už během letní sezóny 2021. Další přístaviště se projektují. Pro menší obce, kluby, kempy a restaurace připravil Středočeský kraj dotační program. Těmito nástroji bude podpořeno širší využívání Labe a Vltavy pro turistiku a rekreaci.

„Zajištění kvalitní veřejné sítě přístavišť pro rekreační plavbu je jednou z priorit ministerstva dopravy na vodních cestách, a proto Ředitelství vodních cest v koordinaci se Středočeským krajem připravilo rozsáhlý program výstavby série přístavišť pro malá rekreační plavidla i osobní lodě ve městech a obcích, podporující regionální turistický ruch a rekreační plavbu. Navazujeme tak na úspěšně vybudované přístavy a přístaviště na Baťově kanále i na Vltavě u Českých Budějovic, jejichž intenzivní využívání dokládá zájem veřejnosti o trávení svého volného času na palubě lodí. Na přelomu letošního a příštího roku zahájíme výstavbu 11 nových přístavišť, z nichž 7 je ve středních Čechách, konkrétně v Mělníku, Brandýse nad Labem, Čelákovících, Nymburce, Poděbradech, v Kolíně a na Vltavě v Davli,“ uvedl Lubomír Fojtů, ředitel Ředitelství vodních cest ČR. „Na dalších 7 místech se dnes přístaviště projektují, věřím, že v roce 2021 tak začneme práce i v dalších obcích. Všechna přístaviště mají přípojky elektrické energie i pitné vody a vytvoří tak bezpečné zázemí pro návštěvu okolí vodní cesty i přenocování s lodí během dovolené,“ dodal.

V plánu je ruku v ruce s pokračováním výstavby v dalších lokalitách vybudovat také síť servisních center pro zajištění ekologického provozu vodní dopravy, jako je odběr odpadních vod, tankování pohonných hmot apod. Projektuje se i doplnění čekacích stání pro malá plavidla u plavebních komor i sjezdů do vody pro spouštění plavidel.

„Pro plný rozvoj rekreační plavby a turistický ruch také na středním Labi je nutná základní síť rekreačních přístavišť. Dobrou zprávou je, že realizace prvních zahájí Ředitelství vodních cest ČR ještě v letošním roce. Tímto bude dosaženo obsluhy nejvýznamnějších turistických lokalit na středněčeském Labi a Vltavě. Velice se těším na rekreační přístav pod červenými hradbami v Nymburce nebo pod mělnickým zámekem na soutoku Labe a Vltavy. Středočeský kraj také podporuje rozvoj rekreační plavby, a to dotací pro výstavbu vývazišť rekreačních lodí. Jedná se o dotaci vhodnou pro menší obce, sportovní kluby, kempy, restaurace a další, které provozují činnost v turisticky atraktivních lokalitách na Labi. Z dotace je možné hradit například projektovou dokumentaci, stavební práce a pořízení plovoucího mola. V loňském roce proběhlo první kolo tohoto dotačního titulu, díky kterému budou realizována vývaziště v Lázních Toušeň

a Káraném. Věřím, že středočeské Labe i Vltava se stanou stejně turisticky atraktivními lokalitami jako to vidíme na Baťově kanále nebo na jihočeské Vltavě,“ uvedl radní Středočeského kraje pro oblast dopravy František Petřtýl.

Středočeský kraj podporuje rozvoj rekreační plavby, a to dotací pro výstavbu plovoucího vývaziště. Jedná se o dotaci vhodnou pro menší obce, sportovní kluby, kempy, restaurace a další, kteří provozují činnost v turisticky atraktivních lokalitách na Labi. Z dotace je možné hradit například projektovou dokumentaci, stavební práce a pořízení plovoucího mola. V loňském roce proběhlo první kolo tohoto dotačního titulu, díky kterému budou realizována vývaziště v Lázních Toušeň a Káraném. Druhé kolo proběhlo v průběhu září a bude vyhodnoceno do konce letošního roku.

„Strategickým projektem příštích let je výstavba lodního zdvihadla Slapy, jež odstraní současnou překážku pro pohodlnou plavbu větších lodí i dosavadní složitý převoz lodí po souši traktozem. Věřím, že během následujících necelých 2 let se podaří dokončit projektovou dokumentaci a zahájit stavbu tak, aby byla v roce 2025 dokončena a překonání přehradní hráze bylo pohodlné a bez dlouhého čekání, jako dnes,“ doplnil Lubomír Fojtů.



Vizualizace rekreačního přístavu Čelákovice



Vizualizace rekreačního přístavu Nymburk



Vizualizace lodního zdvihadla Slapy

Letošní mimořádná plavební sezóna na Vltavě byla rekordní

Zájem o Vltavskou vodní cestu se každým rokem zvyšuje. Od dokončení projektu splavnění Vltavy do Českých Budějovic jsou nárůsty počtu plavidel i návštěvníků na Vltavské vodní cestě o desítky procent.

V loňském roce proplulo plavebními komorami na Horní Vltavě 37 865 lidí, které přepravilo 9507 lodí.

Očekávalo se, že letošní sezóna bude vzhledem k omezení cestování do zahraničí mimořádná, ale skutečnost předčila očekávání. V červenci padl dokonce rekord v počtu lodí, které propluly komorou v Hluboké nad Vltavou. Podle dat to bylo 1017 lodí a téměř 4000 lidí.

Celkový rekord letošní sezóny od května do září bylo 47 613 osob, které propluly Horní Vltavu na 11 933 plavidlech.

Podobně vytížená byla i Vltava ve Středočeském kraji, kde se v letních měsících tvořily fronty na proplavení přes hráz přehrady Orlík a převoz traktorem přes hráz přehrady Slapy.

Lodní výtah pro sportovní plavidla na hrázi přehrady Orlík dokázal letos přepravit 1 457 lodí, nejvíce za celou dobu jeho provozu od roku 1965.

Lodní výtah pro sportovní plavidla na Orlíku byl v letošním roce díky příznivým hydrologickým podmínkám v provozu po celou plavební sezónu, tj. od 1. 5. 2020 až do konce září 2020 a bylo s ním přepraveno celkem 1457 plavidel. Po provedeném srovnání se statistikami let minulých se ukázalo, že tento počet přepravených plavidel je rekordní od roku 1965, kdy byl lodní výtah uveden do provozu.

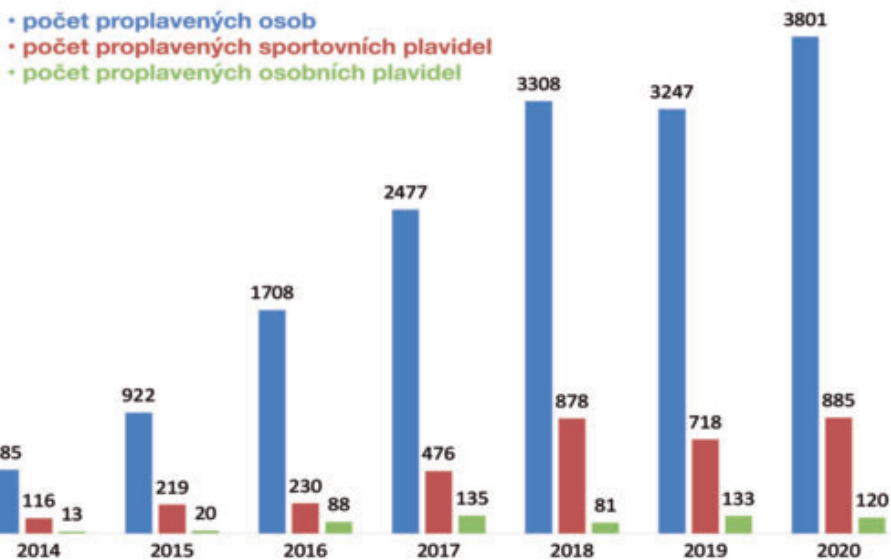
Přes vodní dílo Slapy bylo v roce 2020 převezeno 874 plavidel, což je o něco méně než v minulých letech. Zde se projevila nezbytná a nutná protiepidemická opatření, která musela být zavedena, aby bylo ochráněno zdraví, jak obsluhy zajišťují transport, tak také posádek převážených lodí. Vytížení transportního zařízení přes přehradní hráz vodního díla Slapy však bylo v rámci nastavených

opatření velmi vysoké.

„Ze stručné statistiky převážení plavidel na těchto dvou nejvýznamnějších nádržích Vltavské kaskády je zřejmé, že zájem o vodní turistiku narůstá, a to nejen v letošním roce, který byl paradoxně částečně pozitivně ovlivněn pandemickou situací, kdy velká část obyvatel České republiky trávila svoji dovolenou v tuzemsku. Státní podnik Povodí Vltavy jde tomuto trendu jednoznačně vstříc a zároveň podporuje snahy Jihočeského i Středočeského kraje o posílení plavby a o vytváření podmínek pro navazující aktivity, které mají do obou krajů přinést, díky zájmu o rekreační plavbu, nové turisty a nové možnosti,“ říká Petr Kubala, generální ředitel státního podniku Povodí Vltavy.

Na obou hrázích přehrad Slapy a Orlík se v horizontu několika let připravuje stavba lodních zdvihadel pro lodě o nosnosti 300 tun, které by měly zajistit plynulý provoz i při vzrůstajícím zájmu o rekreaci na vodě.

PK Hluboká nad Vltavou statistika proplavení v měsíci červenci v letech 2014 - 2020



Graf využití plavební komory Hluboká nad Vltavou



Plavba na hladině přehrady Hněvkovice

Bařův kanál v plavební sezóně 2020

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

Neobvyklá plavební sezóna 2020 na moravské vodní cestě Bařův kanál (Průplav Otrokovice - Rohatec) je za námi, můžeme ji tedy v krátkosti zhodnotit nejen z pohledu správce vodní cesty, kterým je Povodí Moravy, s.p..

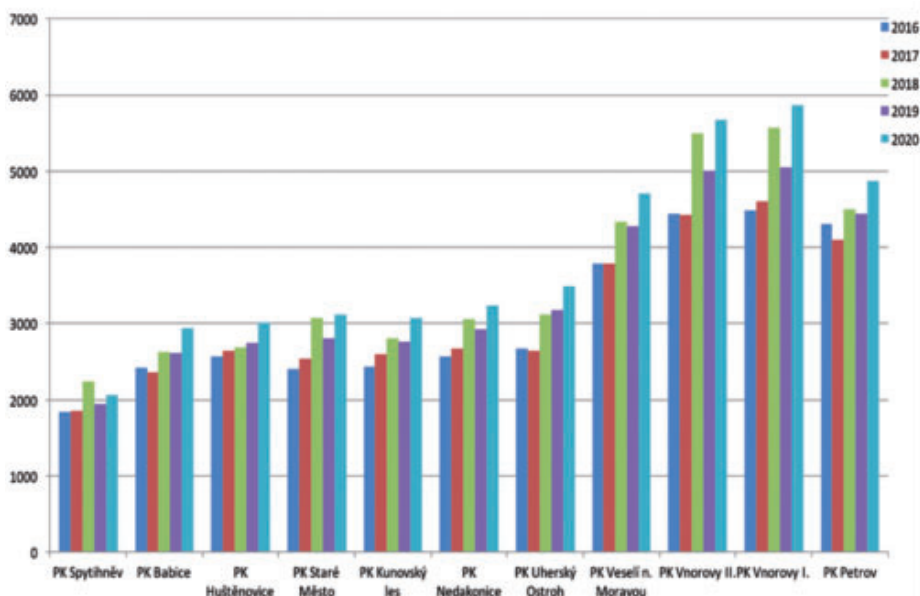
Nelze pominout, že letošní rok byl „díky“ pandemii COVID-19 naprosto výjimečný a nestandartní. Průběžně se vyvíjející opatření proti šíření tohoto onemocnění zasáhla do všech částí ekonomiky a společenského života vůbec s nemalým dopadem na turistickou vnitrozemskou plavbu.

Již před začátkem hlavní plavební sezóny na Bařově kanálu očekávali provozovatelé plavby a půjčoven lodí poklesy příjmů kvůli jarním protiepidemickým opatřením. S obavami, že se jim výpadek návštěvnosti (původně pouze květnový) nepodaří během dalších měsíců hlavní plavební sezóny vyrovnat, se někteří provozovatelé obrátili s žádostí o pomoc přímo na Povodí Moravy, s. p. Po zhodnocení aktuálně známé situace Povodí Moravy, s. p., v zájmu pomoci všem provozovatelům lodní dopravy, půjčoven i samotné vodácké veřejnosti vyšlo této žádosti vstříc a kromě úlev na nájemch prodloužilo letní režim obslužnosti plavebních komor téměř o polovinu. Namísto tří měsíců běžného letního režimu provozu plavebních komor trval letní režim na Bařově kanále čtyři a půl měsíce. Všechny náklady na provoz, obsluhu a údržbu zdymadel zajistilo Povodí Moravy, s. p. z vlastních zdrojů a provozovatelům plavby tak nevznikly žádné dodatečné náklady.

Povodí Moravy, s. p. již na začátku roku přislíbilo, že letošní plavební sezóna nebude z důvodu oprav zkrácena a naopak ve snaze pomoci posunulo termín zahájení plánovaných oprav opevnění až

na druhou polovinu října. Umožnilo tak všem účastníkům vodní turistiky využít nezvykle dlouhou plavební sezónu.

Díky těmto opatřením zaznamenala individuální plavba a rodinná rekreace na Bařově kanále značný meziroční nárůst, který je patrný z přiloženého grafu průjezdu plavidel přes jednotlivé plavební komory. Naopak velký propad návštěvnosti evidují provozovatelé velkých plavidel, která v návaznosti na vyvíjející se protipandemická opatření nebyla v obvykle nejvytíženějších měsících červnu a září téměř v provozu. Díky zrušeným školním výletům, firemním akcím, školicím plavbám a zájezdům seniorů tak celkový počet návštěvníků Bařova kanálu oproti předchozím letům významně poklesl z loňských cca 90.000 na letošních cca 60.000 osob, což je nejméně od roku 2010.



Přehled proplavení v jednotlivých plavebních komorách na Bařově kanále 2016–2020



Letní plavební sezóna na Bařově kanále byla díky prodloužení do října opět úspěšná

Celkový počet komorovacích dnů v hlavní plavební sezóně 2020 činil díky prodloužení komorování 133 dnů, provozovatelé plavby a půjčoven lodí tak nabízeli své služby rekreativním oproti původnímu rozpisu o 27 dní déle. Na provoz plavebních komor tak letos Povodí Moravy s. p. vynaložilo na mzdových prostředcích 2,3 mil. Kč, tedy téměř o třetinu více než v předchozích letech. Nejen tyto provozní náklady vodní cesty jsou podniky Povodí hrazeny z vlastních zdrojů podniku bez jakékoli příjmové stránky, do budoucna je tedy nutno systémově dořešit alespoň jejich částečné dorovnání například formou standardního komorovacího poplatku, dílčí úhradou provozních nákladů podniků Povodí z prostředků SFDI nebo jinou adekvátní formou.

Říjnová povodeň 2020 v povodí Moravy a Bečvy se kromě škod na těchto tocích dotkla i plavebních komor Baťova kanálu a jejich rejd v kanálových úsecích navazujících na řeku. Náprava škod na vodní cestě tak bude (kromě běžných zimních údržbových a přípravných prací před zahájením hlavní plavební sezóny 2021) jedním z nových úkolů a nákladů Povodí Moravy s.p.



Říjnová povodeň zaplavila řadu plavebních komor včetně PK Nedakonice



Plavební komora Nedakonice pod vodou



Úsek Baťova kanálu Veselí nad Moravou-Vnorovy před zahájením navazující etapy

Povodí Moravy, s.p. pokračuje v opravách Baťova kanálu

V neděli 11. 10. 2020 ukončilo Povodí Moravy, s.p. letošní prodloužený provoz plavebních komor na Baťově kanále a tím také skončila hlavní plavební sezóna. S ukončením komorování bylo zahájeno v rámci podpory plavbě odložené pokračování stavby „Baťův kanál, Vnorovy – Veselí n. Mor., km 14,895 – 17,825, opevnění koryta“. Její I. etapa od silničního mostu Veselí n.M. po železniční most v km 16,560 byla již v dubnu 2020 zdárně dokončena tak, aby mohla bez omezení proběhnout hlavní plavební sezóna.

Pro realizaci II. etapy byla u železničního mostu provedena příčná zemní hrázka a vypuštěna jen část Baťova kanálu nezbytná pro opravu tohoto úseku. Toto opatření má hlavně příznivý ekologický vliv na zajištění životního prostředí pro ryby a jiné živočichy v kanále, ale i příznivý technický vliv na již dokončenou opravu opevnění břehů a technické zázemí pro provozovatele plavby. V rámci II. etapy, která je opět financována ze zdrojů SFDI, bude provedeno odstranění zeminy z poškozených břehů a dna spolu s opevněním svahů koryta lomovým kamenem včetně nezbytných terénních úprav. Součástí stavby je taktéž obnova potahové stezky na koruně LB hráze, která bude provedena zpevněním koruny vrstvami drceného kaménivem a zakalením finální vrstvy.

Připravované a realizované investiční akce Povodí Moravy na Baťově kanále

Bc. Václav Přehnal, DiS. – Útvar rozvoje vodních cest Povodí Moravy, s.p.

V listopadu byla zahájena výstavba nového přístaviště v lokalitě Kunovský les v prostoru horní rejdy stejnojmenné plavební komory, která je součástí města Staré Město. V místě budovaného přístaviště se nacházela historická dalba s lávkou, která sloužila jako provizorní přístaviště a vyčkávací stání před vjezdem do plavební komory. Toto historické řešení nevyhovovalo jak z hlediska kapacity, tak z hlediska technického, kdy nebyly naplněny požadavky na stavbu veřejné přístavní infrastruktury. Proto je součástí výstavby přístaviště Kunovský les i modernizace horní rejdy, která bude zabezpečovat bezpečné vyčkávací stání před vjezdem do plavební komory.

Technickým řešením investiční akce je dovybavení horní rejdy plavební komory dostatečným kapacitním a technicky vyhovujícím čekacím stáním a současně zabezpečení možnosti krátko-

dobého až střednědobého stání malých rekreačních plavidel, včetně zajištění bezpečného a bezbariérového nástupu a výstupu cestujících.

Horní rejda plavební komory a přístaviště bude tvořena souvislou vyztuženou betonovou deskou o celkové délce 120 metrů v 5 výškových úrovních. První část horní rejdy v délce 45 metrů slouží jako prostor pro výjezd plavidel z plavební komory, na kterou navazuje prostor čekacího stání s úvaznými prvky v délce 30 metrů. Přístaviště navazuje na čekací stání horní rejdy ve třech výškových úrovních po cca 13 metrech. Součástí výstavby horní rejdy a přístaviště je vybavení požadovaným osvětlením a zabezpečením pomocí kamerového systému.

V současné době proběhlo zaberanění kompletní štětové stěny, na které bude posléze vybudováno betonové zhlaví.

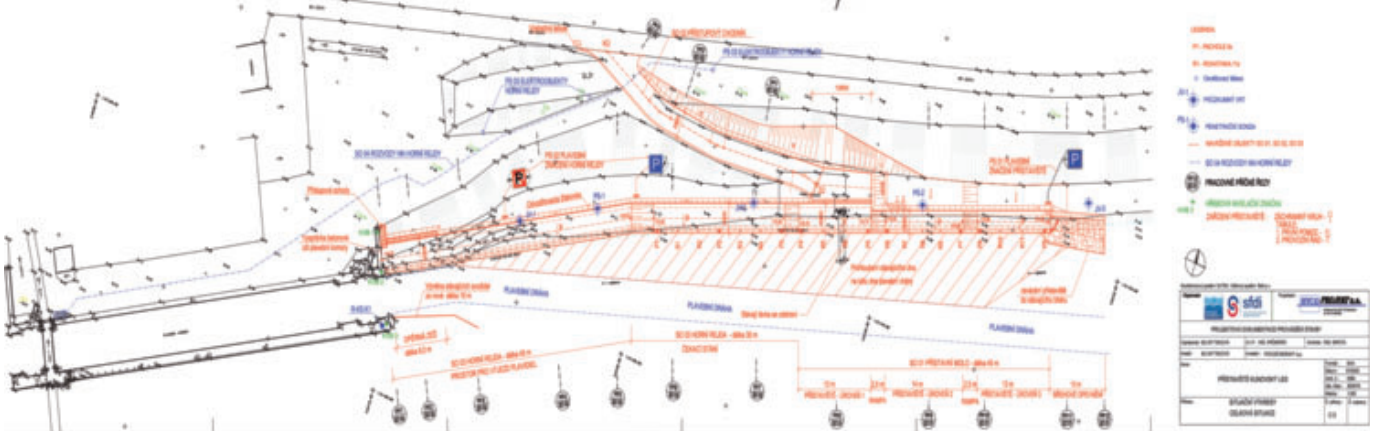


Schéma stavby přístaviště Kunovský les



Výstavba přístaviště Kunovský les



Stavbu provádí Sdružení Přístaviště Kunovský Les: AGROMELI – GEOSTAV, které se svou cenou 9,8 milionů vyhrálo veřejné výběrové řízení. Stavba je v souladu s harmonogramem výstavby a její dokončení je plánováno do konce června 2021.

V lednu 2021 bude zahájena výstavba akce „Servisní stání služebních plavidel – Sudoměřice, Strážnice, Spytihněv“, která je poslední částí výstavby již vybudovaných servisních stání po celé délce vodní cesty. Primárním účelem těchto stání je bezpečné krátkodobé i dlouhodobé stání nejen pro správce vodní cesty, ale i pro složky zajišťující bezpečnost a dozor na vodní cestě, tedy integrovaný záchranný systém a Státní plavební správu. Dokončení stavby je plánováno do konce června 2021. Tím bude dokončena kompletní síť servisních center, které jsou v těchto lokalitách.

Další projekt, který bude zahájen v lednu 2021 je „Modernizace rejd plavebních komor Baťova kanálu“, který zajistí na všech plavebních komorách, respektive v jejich rejdech dostatečně kapacitní a technicky vyhovující vyčkávací stání před vjezdem do plavební komory. Modernizace rejd tak zajistí požadovanou bezpečnost plavidel při proplavování plavebními komorami a rovněž tak zvýší propustnost těchto plavebních komor. Technické řešení stavby je navrženo dle lokálních podmínek ve dvou variantách. Jako pevné vyvazovací molo na nosných sloupech vetknutých do dna vodní cesty a tam, kde není možné z prostorových důvodů zajistit dostatečný manévrovací prostor pro proplouvající plavidla, byla použita varianta svislé stěny z beraněných štětovic s betonovým zhlavím. Tato varianta byla navržena v lokalitě PK Vnorovy II – horní rejda, PK Vnorovy I – dolní rejda a PK Kunovský les – dolní rejda (horní rejda je součástí výstavby Přístaviště Kunovský les). Součástí

Kompletní síť servisních stání

Lokalita	Chráněný přístav	Navazující komunikace přístupu IZS	Centrální sklady správce vodní cesty	Délka přístavní hrany	Kapacita dle počtu lodí
Sudoměřice		X		55 m	A) B) B) B) C)
Vnorovy II.	X	X	X	30 m	A) B) B)
Vnorovy I.	X	X		78 m	A) B) B) B) C)
Strážnice	X	X		30 m	A) B) B)
Veselí nad Moravou		X	X	25,7 m	A) B)
Uherské Hradiště		X	X	51 m	A) B) B) B) C)
Spytihněv		X		55 m	A) B) B) B) C)

Kategorie návrhových plavidel

A) 14 m	B) 6 až 9 m	C) 2 až 5 m
		

modernizace všech rejd je vybavení požadovaným osvětlením a zabezpečením pomocí kamerového systému. Dokončení stavby je plánováno do konce roku 2024.

Zatím největší investiční akci, kterou na vodní cestě Povodí Moravy, s.p. připravuje, je výstavba ochranného rekreačního přístavu v Napajedlích. Navrhovaný přístav bude umístěn ve slepém rameni Pěnné v lokalitě Pahrbek, který se svými 77 navrhovanými stánkami

bude největší na Moravě. Přístavní bazén bude od zbytku slepého ramene oddělen kamennou hrází s potrubím, které bude umožňovat řízenou regulaci hladin mezi řekou a ramenem. Tím dojde ke zvýšení kvality vody v dnes již zaneseném slepém rameni. Součástí přístavu bude servisní centrum zajišťující čerpání pitné vody a odčerpání nánich a odpadních vod, čerpací stanice pohonných hmot a sjezdový objekt s jeřábem. V současné době je záměr projektu předložen na Centrální komisi Ministerstva dopravy. Po jeho schválení bude probíhat územní řízení a majetkoprávní vypořádání. Předpokládaná cena výstavby činí 107 milionů korun.

Všechny akce, včetně přípravy projektových dokumentací jsou hrazeny ze Státního fondu dopravní infrastruktury. Povodí Moravy, s.p. jako správce vodní cesty v rámci své činnosti i nadále připravuje další projekty zajišťující bezpečnost a rozvoj Baťova kanálu.



Vizualizace rekreačního přístavu Napajedla-Pahrbek

Modernizované ochranné stání v Hřensku poskytne lodím při povodních více bezpečí

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

Podzimní mimořádné zvýšení hladin řek v uplynulých týdnech nás znovu upozornilo na to, že nesmíme zapomínat na protipovodňovou ochranu a také na ochranu lodí, které plují po našich řekách. Ve Hřensku byla před nedávnem zahájena modernizace ochranného stání pro velká plavidla. Naštěstí zde průtok tentokrát nedosáhl tak vysokých hodnot, aby musela být stavba zastavena. Práce probíhají podle plánu, a my jsme rádi, že zvýšené dalby budou již od příštího roku sloužit lodím i při nejvyšších vodních stavech.



Ochranné stání ve Hřensku je tvořeno 8 dalbami, které se nacházejí v těsné blízkosti státní hranice s Německem na pravém břehu Labe. Již dlouhá léta představují poslední místo, kde se mohou lodě za povodní bezpečně vyvázat, pokud při nástupu povodně nejsou plavidla dojíždějící do České republiky z Německa schopna doplnout proti proudu do nejbližšího ochranného přístavu v Děčíně-Rozbělesích. Za běžného provozu si u těchto daleb připojuje do vleku remorkér BESKYDY nákladní i osobní lodě, aby jim pomohl doplnout obtížně splavným úsekem

Labe bez zdymadel do Děčína a Ústí nad Labem.

Dlouhodobě je v rámci zlepšování podmínek pro provoz vodní dopravy řešeno zajištění bezpečné a spolehlivé ochrany lodí i za největších povodní, jaké byly v roce 2002. Za uplynulých 20 let tak na Labi prošlo modernizací 7 přístavů a vývazíšť a téměř kompletně je tak na vodní cestě garantováno, že lodě bezpečně přečkají povodeň, aniž by bylo riziko jejich utržení.

Nyní je potřebné dořešit jen několik málo chybějících míst zahušťujících současnou síť ochranných stání, aby byla lépe dostupná. Klíčovým místem pro přeshraniční plavbu je právě Hřensko, kde modernizace ochranného stání využívá stávající konstrukce vysokovodních daleb.

Současné dalby budou zvýšeny o 4,75 m tak, aby v případě povodňových stavů umožnily bezpečné vyvázání 4 plavidel o rozměrech 137 x 11,5 m, což jsou největší lodě běžně plující po Labi mezi Českou republikou a Německem. Každá dalba je nyní tvořena šesticí ocelových sloupů, které jsou propojeny ocelovými podestami a vybaveny vyvazovacími prvky. Sloupky z řady směrem do koryta budou navýšeny až na požadovanou výšku 2,8 m nad úroveň hladiny odpovídající povodním v roce 2002 dvojicí ocelových trub se třemi podestami s vyvazovacími prvky. Dosáhnou tak rekordní výše téměř 18 m nad dnem řeky. Jedna podesta pak bude doplněna na stávající konstrukci. Dalby jsou v horní části spojeny vysokopevnostním řetězem, který je ve směru proti proudu ukotven v železobetonovém bloku ve dně toku zajištěném šikmými pilotami. Tento řetěz slouží k přenosu zatížení mezi vysokými dalbami.

Stavbu provádí LABSKÁ, strojní a stavební společnost s r.o. Projekt je financován ze Státního fondu dopravní infrastruktury a celkové náklady modernizace dosáhnou necelých 17 milionů korun.



Dílčí novelizace zákona o vnitrozemské plavbě a souvisejících právních předpisů

Mgr. Klára Němcová – ředitelka Státní plavební správy

Od poslední velké novelizace zákona č. 114/1995 Sb., o vnitrozemské plavbě, která byla provedena zákonem č. 187/2014 Sb. uplynulo již pět let a kromě získání zkušeností s aplikací této právní úpravy, došlo k několika dalším dílčím změnám. Tyto změny byly v drtivé většině případů vyvolány přijetím související národní či evropské legislativy.

První změna nastala v roce 2017 a ve Sbírce zákonů byla publikována pod číslem **183/2017 Sb.**, jako doprovodný zákon, **kterým se mění některé zákony v souvislosti s přijetím zákona o odpovědnosti za přestupky a řízení o nich a zákona o některých přestupcích.** Tato novelizace zasáhla do části IX zákona o vnitrozemské plavbě, který se zabývá přestupky. Došlo zejména k sjednocení terminologie nového zákona č. 250/2016 Sb., o odpovědnosti za přestupky a řízení o nich s terminologií zákona o vnitrozemské plavbě.

Ve stejném roce byla přijata další již rozsáhlejší změna zákona o vnitrozemské plavbě, která pod číslem **292/2017 Sb.** zapracovala směrnici Rady 2014/112/EU ze dne 19. prosince 2014, kterou se provádí Evropská dohoda o úpravě některých aspektů úpravy pracovní doby v odvětví vnitrozemské vodní dopravy uzavřená Evropským svazem vnitrozemské plavby (EBU), Evropskou organizací lodních kapitánů (ESO) a Evropskou federací pracovníků v dopravě (ETF). Upravila zejména vztah k zákoníku práce a některé instituty, jako je pracovní doba zaměstnance ve vodní dopravě, dobu odpočinku tohoto zaměstnance a další. Poměrně významné je ustanovení § 5b, které v zákoně zavedlo možnost Ministerstva dopravy zřídit státní příspěvkovou organizaci v oblasti vodních cest. K naplnění tohoto ustanovení doposud nedošlo.

Z hlediska významu je v období uplynulých pěti let nejvýznamnějším počinem **přijetí zákona č. 135/2019 Sb., kterým se mění zákon č. 114/1995 Sb., o vnitrozemské plavbě, ve znění pozdějších předpisů, a zákon č. 634/2004 Sb., o správních poplatcích, ve znění pozdějších předpisů,** neboť obsahuje rozsáhlou transpoziční úpravu vyvolanou přijetím Směrnice Evropského parlamentu a Rady (EU) 2016/1629 ze dne 14. září 2016, kterou se stanoví technické požadavky pro plavidla vnitrozemské plavby, mění směrnice 2009/100/ES a zrušuje směrnice 2006/87/ES. Tato právní úprava se týkala zejména technické způsobilosti a jejího schvalování u jiných, než malých plavidel. Transpoziční změny se dotkly zejména části IV zákona, ale také obou prováděcích vyhlášek, jednak vyhlášky č. 223/1995 Sb., o způsobilosti plavidel k provozu na vnitrozemských vodních cestách, dle které jsou technické požadavky pro provoz plavidla podléhajícího této vyhlášce,

které není převozní loď, plovoucím zařízením nebo plovoucím tělesem, na vodních cestách Evropské unie v plavební zóně 3 a 4 a na vodních cestách České republiky v plavební zóně 2 a technické požadavky na jeho zařízení a vybavení stanoveny v evropské normě stanovující technické požadavky pro vnitrozemská plavidla ES-TRIN, ale také vyhlášky č. 334/2015 Sb., o vedení rejstříku malých plavidel a technické způsobilosti malých plavidel, převozních lodí a plovoucích zařízení k provozu na vodních cestách.

Dílčí změny se týkaly také části II a III zákona o vnitrozemské plavbě. V rámci této transpoziční novelizace došlo k několika netranspozičním úpravám zákona, a to zejména v části V upravující plavební provoz. Změna se týkala institutu dříve nazývaného společná havárie, nyní obětování věci ve společném nebezpečí, a byla vyvolána zastaráním právní úpravy a nezohledněním nového občanského zákoníku.

Největší vášně ovšem v průběhu legislativního procesu vyvolala změna ustanovení §32e, která zavedla povinnost vybavit určitá plavidla zařízením a programovým vybavením určeným ke sledování polohy a pohybu plavidel v rámci vnitrozemského systému automatické identifikace podle přímo použitelného předpisu Evropské unie upravujícího technické specifikace pro systémy sledování polohy a pohybu plavidel a k zobrazování elektronických plavebních map a informací o poloze a pohybu plavidel podle přímo použitelného předpisu Evropské unie upravujícího technické specifikace pro systém zobrazování elektronických plavebních map a informací pro vnitrozemskou plavbu. Povinnost po dlouhých debatách v Poslanecké sněmovně nakonec platí pro loď, která není rekreačním plavidlem nebo převozní loď, nebo je plovoucím strojem, nebo je malým plavidlem s délkou trupu přesahující sedm metrů provozovaným správcem vodní cesty, plavebním úřadem nebo základní složkou integrovaného záchranného systému. Dílčí změny související s transpozicí směrnice o technické způsobilosti plavidel nastaly v oblasti přestupků.

Zatím poslední novelizace zákona o vnitrozemské plavbě nabyla účinnosti v únoru tohoto roku a ve Sbírce zákonů byla vyhlášena pod číslem **44/2020 Sb., kterým se mění zákon č. 114/1995 Sb., o vnitrozemské plavbě.** Byť není tato změna zákona o vnitrozemské plavbě obsáhlá svým rozsahem, je významná svým obsahem, neboť vyřadila vodní tok Berounky od říčního km 37,0 po přístav Radotín (km 2,0) ze seznamu dopravně významných vodních cest. Tímto počinem se stala vodní cesta Berounka nesledovanou vodní cestou.



Přístav Radotín na Berounce

Modernizace vodního díla Hněvkovice pokračuje podle plánu



Celkový pohled na VD Hněvkovice z dolní vody

Foto: Tomáš Kolařík

O přehradě

O výstavbě stupně Hněvkovice na Vltavské kaskádě, se uvažovalo už v období po první světové válce. Vodní dílo mělo být tehdy zřízeno hlavně pro potřeby plavby. Hladina v nádrži byla uvažována na kótě 372,00 m n.m. V druhé polovině 20. století, se vzhledem k uvažovanému výhledovému snižování zásob fosilních paliv, začal zpracovávat záměr výstavby „Jaderné elektrárny jižní Čechy“. Dodávka technologické vody pro tuto jadernou elektrárnu měla být zabezpečena z nově vybudované vodní nádrže na Vltavě. Původně uvažované umístění JE nedaleko obce Malovice bylo pro nevyhovující geologické poměry nahrazeno volbou náhradní lokality poblíž obce Temelín. Zabezpečení odběru technologické vody pro JE bylo v první fázi uvažováno v několika možných variantách. Z těch byla nakonec vybrána varianta odběru z nádrže Hněvkovice v ř. km 210,390. Konceptce uvažovala s výstavbou dvou nových nádrží VD Hněvkovice a VD Kořensko, které měly ve spolupráci s VD Lipno spolehlivě zabezpečit požadované odběry i v případě suchých období. Obě nově vzniklá VD měla dále umožnit využití hydroenergetického potenciálu řeky. Příprava výstavby VD Hněvkovice – Kořensko byla zahájena na pokyn Ministerstva lesního a vodního hospodářství ČR v roce 1978. V roce 1979 byl schválen investiční záměr. V roce 1984 byla vypracována úvodní projektová dokumentace. V první polovině roku 1986 bylo vydáno stavební povolení. Ústředním investorem stavby

bylo ministerstvo lesního a vodního hospodářství ČR, přímým investorem Vodohospodářský rozvoj a výstavba, Praha. Hlavním dodavatelem stavebních prací byl národní podnik Výstavba Jaderné elektrárny Temelín a dodavatelem technologie ČKD Blansko. V předstihu před rozvinutím vlastních stavebních prací byly v letech 1985-86 provedené přípravné práce související zejména s přípravou hlavních stavenišť. Oficiální zahájení stavby se datuje k 15. srpnu 1986. Betonáže v rámci I. etapy stavby VD Hněvkovice probíhali od února 1987. V lednu 1988 byla zahájena výstavba VE Hněvkovice. V říjnu 1988 se uskutečnilo první převedení vody přes dokončenou spodní stavbu I. etapy stavby a současně s tím byly zahájeny práce v jímce II. etapy stavby. Stavba byla dokončena 31. července 1991. Kolaudace stavebních objektů a provozních souborů probíhala v letech 1991-92. Současně s výstavbou VD probíhala výstavba čerpací stanice a přivodních výtlačných řadů pro odběr vody pro JE Temelín. Čerpací stanice se nachází na levém břehu v blízkosti hráze VD Hněvkovice.

Vodní dílo zajišťuje svou funkci a hospodařením s vodou následující účely v pořadí podle důležitosti:

- ve spolupráci s nádrží VD Lipno I zabezpečení minimálního průměrného denního průtoku ve Vltavě pod nádrží ve výši 6,5 m³/s, průměrného denního průtoku 9,5 m³/s ve Vltavě pod soutokem s Lužnicí a zabezpečením odběru povrchové vody pro JE Temelín,
- odběry povrchové vody z nádrže podle příslušných povolení,
- využití odtoku z nádrže k výrobě elektrické energie v pološpičkové vodní elektrárně, která je součástí vodního díla,
- rybní hospodářství,
- likvidace havárií v čistotě vody, eventuálně proplachování vodního toku ke zlepšení kvality vody a hygienických podmínek toku krátkodobým vypouštěním zvýšeného odtoku z nádrže Hněvkovice,
- ovlivnění zimního průtokového režimu v toku pod vodním dílem vypouštěním vody z nádrže Hněvkovice,
- plavba v nádrži – součást Vltavské vodní cesty,
- rekreace a vodní sporty.

Ověření kapacity vodního díla pro převedení povodní

Bezprostředně po průchodu povodně v roce 2002 přistoupil provozovatel vodního díla – státní podnik Povodí Vltavy k zajištění posudku vodního díla při povodních. Bylo provedeno



Pohled na stavbu hráze VD Hněvkovice z pravého břehu dolní vody v roce 1987

statické posouzení vodního díla a na jeho podkladě zpracován organizací Vodní díla – TBD, a.s. tzv. Posudek vodního díla při povodních (dle TNV 752935 Posuzování bezpečnosti vodních děl při povodních). Vodnímu dílu, zařazenému pro účely TBD ve smyslu § 61 zákona 254/2001 Sb. do I. kategorie, byla přiřazena Kontrolní povodňová vlna KPv s pravděpodobností výskytu $p_Q = 0001$ s kulminačním průtokem 2 600 m³/s. Mezní bezpečná hladina byla stanovena na úrovni koruny hráze, tedy 372,60 m n.m.. Porovnáním maximální kontrolní hladiny s mezní bezpečnou (MBH – KMH = -1,63 m) bylo jednoduše konstatováno, že vodní dílo nevyhovuje požadavkům na bezpečnost ve smyslu TNV 75 2935.

Tímto zjištěním byl vlastně odstartován projekt na zabezpečení vodního díla Hněvkovice.

V roce 2013 proběhly v laboratořích Výzkumného ústavu vodohospodářského T.G.Masaryka, veřejné výzkumné instituce v Pražské Podbabě práce spočívající zejména v sestavení konzumní křivky bezpečnostních přelivů při plném otevření segmentových uzávěrů a konzumní křivky přeléváných konstrukcí plavební komory, a to až do úrovně mostovky vodního díla tj. do kóty 376,10 m n. m., zjištění hodnot tlaku přetížení přelivných bloků od přepadající vody, typu vodního skoku pod vodním dílem a vlivu dolní vody na zatížení vodního díla, a to na modelu s měřítkem geometrické podobnosti $MI = 50$.



Model VD Hněvkovice 1:50, celkový pohled z levého břehu dolní vody, $Q_{10000} = 2\ 600\ m^3/s$



Modelový výzkum prokázal, že plavební komoru je třeba doplnit o 3 nátoková okna

Výsledky Studie a Modelu byly podkladem pro zadání zpracování dokumentace pro stavební povolení změny stavby vodního díla.

Stručný popis jednotlivých stavebních celků:

- PS 01 – Výměna uzávěrů bezpečnostního přelivu dva ze tří segmentových uzávěrů budou vyměněny za o 1,5 m vyšší;
- PS 02 – Výměna horních vrat plavební komory horní vrata plavební komory budou vyměněna z důvodu bourání záporníku za nová o 6 m hlubší;

- PS 03 – Výměna dolních vrat plavební komory výměna dolních vrat je jasná – potřeba jsou nová vrata s možností jejich pohybu do nevyrovnaných hladin a do průtoku a taky o 2 m vyšší;
- PS 04 – Systém řízení BP nové segmenty bezpečnostního přelivu budou nově ovládány;
- PS 05 – Systém řízení PK, Nově budou ovládány také uzávěry plavební komory;
- SO 01 – Stavební úpravy bezpečnostního přelivu snížení přelivné hrany dvou polí bezpečnostního přelivu o 1,5 m a tím i podstatné části přelivné plochy;
- SO 02 – Stavební úpravy horních vrat plavební komory zejména snížení záporníku o 6 m, stavební úpravy pro možnost osazení nových ložisek a těsnění;
- SO 03 – Stavební úprava dolních vrat plavební komory odbourání horního záporníku o 2 m, úpravy pro nová ložiska a těsnění, nová strojovna pohonu vrat;
- SO 04 – Stavební jímky dočasné konstrukce pro možnost realizace stavebních prací na přelivech a plavební komoře při normální provozní hladině;
- Další stavební objekty jako jsou hromosvody, elektroinstalace, atd.

Realizace projekt Zabezpečení vodního díla (VD) před účinky velkých vod firmou Metrostav

Realizace stavby „Zabezpečení vodního díla (VD) před účinky velkých vod“ na přehradě Hněvkovice odstartovala letos na jaře. Stavbu pro státní podnik Povodí Vltavy provádí divize 6 společnosti Metrostav, realizační tým vede Ing. Otto Hrodek. Na stavbě se dále podílí společnosti Aquatis, a.s., Konzept CB, s.r.o., Vodní díla – TBD, a.s., JE Group, s.r.o., a další.

Po předání staveniště byly zahájeny práce na bourání prvního přelivného pole bezpečnostního přelivu, zároveň byly zahájeny činnosti na provedení dočasné jímky v horní vodě u téhož přelivného pole. Zhotovitel také zahájil projektové činnosti na výrobně-technické dokumentaci pro nové konstrukce segmentů bezpečnostního přelivu, provizorního hrazení a také nových vrat plavební komory. Po ukončení plavební sezóny 1. 10. 2020 byly



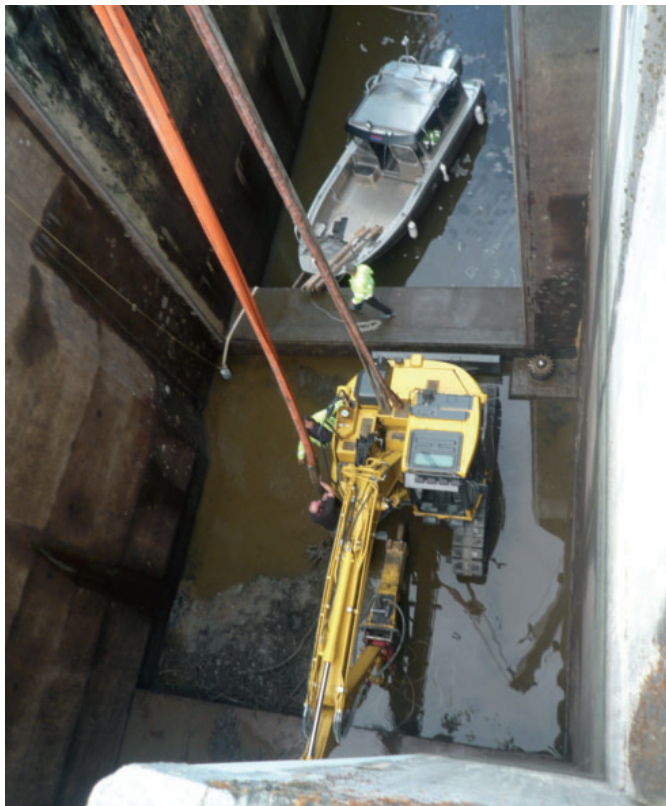
Pohled na plavební komoru – bourání dna plavební komory

zahájeny práce na úpravách plavební komory, a to práce na dočasné jímcce v horní vodě, vytažení původních vrat z plavební komory a jejich deponie na ploše u vodního díla k jejich prodloužení, bourací práce na záporníku horních vrat.

V tuto chvíli probíhají betonáže nového upraveného tvaru přelivné plochy bezpečnostního přelivu, bourání dna plavební komory, zároveň jsou průběžně přebírány vyrobené ocelové konstrukce, jako jsou provizorní hrazení, vrata plavební komory a další související konstrukce.

A realizace v číslech: k listopadu 2020 je prostavěno cca 55 mil. Kč z celkových cca 250 mil. Kč bez DPH. Akce je realizována v rámci dotačního programu Ministerstva zemědělství Prevence před povodněmi IV, a to s předpokladem finančního příspěvku 235 mil. Kč.

*Zpracováno z podkladů Povodí Vltavy a firmy Metrostav
Foto: Povodí Vltavy, státní podnik*



Spuštění mechanizace na dno plavební komory



Bourání betonů dolního záporníku horních vrat



Probíhající vázání výztuže a montáže bednění na jednom z přelivů



Probíhající vázání výztuže a montáže bednění na jednom z přelivů

Rozšíření čistírny odpadních vod JIH na Letišti Václava Havla, 2. etapa



Část mechanického předčištění (měrný objekt), objekt odlehčení s korytem, lapák štěrku a usazovací nádrže, dále pak retenční nádrž a sorpční filtr, technologie hrubého a mechanického předčištění a další retenční nádrže

Stavbu „Rozšíření čistírny odpadních vod + čistírny kontaminovaných vod Jih – 3.etapa“ realizuje sdružení firem **Metrostav a.s. a SMP CZ**. Práce začaly koncem roku 2019 a skončit by měly v polovině roku 2021. Se zkušebním provozem se počítá na dobu dvou let po dokončení realizace.

Areál čistírny odpadních vod (ČOV) a čistírny kontaminovaných vod (ČKV) Ruzyně Jih byl postaven v 70. letech minulého století a navržen tak, aby splaškové i dešťové vody mohly být přiváděny gravitační kanalizací. Oba objekty se nacházejí nad Kopaninským poldrem na levém břehu otevřeného koryta dešťové kanalizace.

„Stávající čistírna splaškových i kontaminovaných vod jsou vzájemně technologicky provázány, zejména v zimním období, kdy jsou na ČKV čištěny dešťové vody kontaminované biologicky odbouratelnými látkami. Splaškové i kontaminované dešťové vody lze čistit na biologických linkách ČOV i ČKV, které mají společné kalové hospodářství a měrný objekt biologicky vyčištěných odpadních vod,“ říká Ing. Josef Holada z divize 6 společnosti Metrostav a.s.

Podle směru toku vody lze stavbu rozdělit na přeložky stávajících dešťových kanalizací a realizaci stavební přípravy pro budoucí napojení stok dešťové kanalizace areálu Ruzyně Jih, mimo oplocení ČOV + ČKV Jih (vzletové dráhy, odvodnění komunikací, odvodnění drážního tělesa, kanalizace jímků kontaminovaných vod).

Dále na vlastní ČKV s jejími vazbami na ČOV, která představuje zejména rozdělovací objekty, hrubé česle, usazovací a retenční nádrže, 3 biologické linky s příslušenstvím, měření dešťových vod. A také na objekty vně areálu směrem ke Kopaninskému poldru (odtoková koryta, měření průtoků a podobně).

Zhotovitelé v rámci této zakázky postaví dvě desítky nových staveb. Stávající kapacita ČKV+ČOV Jih se tak zvýší v jednotkách zvaných ekvivalentní obyvatel z hodnoty 9 500 na 99 070. Součástí projektu je nejen rozšíření retenční kapacity, výstavba linek biologického čištění kontaminovaných srážkových vod včetně úpravy jedné z linek i na čištění splaškových vod, ale i úprava a měření v Kopaninském poldru, který slouží k ochraně vodních toků a obcí pod letištěm při přívalových deštích.



Nová retenční nádrž včetně čerpací stanice a sorpčního filtru



Strojně stírané česle

České loděnice vyrobí dva tankery ročně. Po zlepšení splavnosti Labe i více



Při příležitosti konference ke zlepšení plavebních podmínek na Labi odpovídal na otázky redakce generální ředitel akciové společnosti České loděnice Ing. Pavel Mráček.

Jak jsou na tom České loděnice? Kolik lodí ročně vyrábí?

Musíme si uvědomit, v jakém stavu v roce 2017, nový vlastník společnost České loděnice přebíral. V té době neměla společnost nasmlouvaný dostatečný objem zakázek ani dostatečnou finanční likviditu. Od roku 2017 se nám daří České loděnice ekonomicky stabilizovat což je vidět i na vývoji tržeb. V roce 2017 dosáhla společnost obrátu 35 mil. Kč, v roce 2018 126 mil. Kč a v roce 2019 to bylo 166 mil. Kč. V letošním roce plánujeme obrát ve výši 190 mil. Kč.

V současné době dokončujeme výrobu tankeru o délce 110 metrů a hmotnosti 700 tun a zároveň začínáme výrobu druhého tankeru s podobnými parametry. Obě lodě stavíme pro zahraničního zákazníka a výroba trvá v průměru 10 měsíců. Počet vyráběných lodí je samozřejmě limitován kapacitními možnostmi Českých loděnic. Z tohoto důvodu také plánujeme výstavbu třetí velké výrobní haly, která nám následně umožní vyrábět až 4 takovéto velkotonážní lodě ročně.

Kromě výstavby nových plavidel je však pro České loděnice velmi významný i segment opravárenství lodí a v poslední době také rozvoj segmentu výroby speciálních kovových konstrukcí pro chemický či potravinářský průmysl.

Z hlediska objemu výroby je však pro naši společnost klíčovým výrobním segmentem jednoznačně výroba nových lodí. Stále tedy jednáme o nových zakázkách a snažíme si zajistit výrobní program na následující roky. Těší mě, že nám naši zákazníci zachovávají obchodní loajalitu a že se k nám vrací. Vy-

povídá to o dobré kvalitě naší práce. Výroba nových lodí probíhá na základě zakázek převážně od zákazníků z Holandska a Německa. Jedná se o obchodní společnosti podnikající v prodeji plavidel koncovým zákazníkům, nebo o společnosti, přímo provozující rejdářství. Je jasné, že tyto společnosti trvají na maximální kvalitě výroby a že při výběrání výrobce v rámci Evropy porovnávají cenu kontraktu a kvalitu práce. Je proto pozitivní, že společnost České loděnice a.s., při tomto srovnání v rámci evropské konkurence často vítězí.

Jak ovlivnila současná koronavirová situace vaše odvětví?

Samozřejmě, že i České loděnice se potýkaly a stále potýkají s následky koronavirové epidemie. Přestože jsme naštěstí nebyli donuceni zastavit výrobu v rámci již nasmlouvaných výrobních zakázek, docházelo k výpadkům v dodávkách materiálu od zahraničních dodavatelů. Nové obchodní kontrakty se přestaly uzavírat, neboť žádný zákazník ani český, ani zahraniční, nebyl schopen odhadnout budoucí vývoj. Jeden velký, již uzavřený kontrakt se zahraničním partnerem byl dokonce na základě této nejistoty zrušen. Jednalo se o kontrakt v řádech desítek milionů korun.

Díky nouzovému stavu jsme rovněž nebyli schopni předat již hotové zakázky svým zahraničním partnerům a tím naplnit podmínky plateb z těchto zakázek. Tím nám bohužel vznikla, byť dočasná druhotná platební neschopnost, s jejímiž důsledky se ale stále vypořádáváme.

Největší dopad epidemie se ale projevil v personální oblasti, konkrétně v nedostatku výrobních pracovníků. Společnost České loděnice dlouhodobě využívá možnost zaměstnávání zahraničních pracovníků. Jde hlavně o zámečnické a svářečské profese. Měli jsme nasmlouvané desítky zahraničních pracovníků, kterým však přijatá zdravotnická a bezpečnostní opatření nedovolila do naší země přijet. Harmonogramy výroby jednotlivých zakázek, tak nebylo kým plnit. Tato situace navíc stále trvá. Přitom, právě zahraniční pracovníci tvoří v naší společnosti většinu lidských zdrojů ve výrobě. Situace není dobrá.



Celkový pohled na areál České loděnice a.s. v Děčíně-Křešicích



Výroba plavidel probíhá moderním způsobem v halách

3. Je tedy na trhu dostatek zaměstnanců, jsou mladí lidé ochotni manuálně pracovat

V našem regionu a pro naše výrobní zaměření rozhodně dostatek pracovních sil není. Jak jsem již uvedl, pro výrobu plavidel potřebujeme hlavně zámečníky a svářeče. Na českém trhu práce však tyto specialisty prakticky nemáme šanci najít. Nábor nových pracovníků probíhá nepřetržitě ale zájem je zcela minimální. V našem regionu nám zcela zásadně konkuruje německý trh práce. Porovnávat platové možnosti ve stejném odvětví v našem regionu a v sousedním Německu je zbytečné.

Tedy na Vaši otázku „zda jsou mladí lidé ochotni manuálně pracovat,“ odpovím, že určitě ano, nicméně stejně tak jsou ochotni ujet 20 kilometrů na sever a pracovat tam, za hranicemi, za přece jen jiných platových podmínek. Tomuto stavu je těžké, ba nemožné úspěšně konkurovat.



Modernizovaný lodní výtah pro spouštění hotových plavidel na hladinu Labe

4. Co očekáváte od výstavby jezu v Děčíně? Zlepšil by postavení Českých loděnic

Splavnost Labe je pro nás zásadní. Mluvil jsem o tom, jak si vážím obchodní loajality našich zahraničních zákazníků při uzavírání kontraktů na výstavbu nových lodí. Je jasné, že tato loajalita je založena na naší nabízené kombinaci ceny a kvality. Genu i kvalitu jsme schopni ovlivnit ale neumíme se zákazníkovi zavázat, že vyrobenou loď bude schopen v potřebném čase také z Českých loděnic vyexpedovat. Špatná splavnost Labe je tak pravděpodobně právě tou nejslabší stránkou společnosti České loděnice. Je to naše konkurenční nevýhoda. Pokud je zákazník vázán pevnými termíny převzetí a převezení lodě, pak samozřejmě zvažuje i riziko, že loď bude sice vyrobena ale bude čekat v Děčíně na „dostatek vody“. Pokud by taková situace měla zákazníka finančně poškodit, pak jde obchodní loajalita stranou a zákazník si vybere výrobce kde toto riziko nehrozí.

V segmentu opravárenství je to stejné. Abychom loď mohli opravit, musí se plavidlo do Českých loděnic nejdříve dostat a pak zase co nejrychleji odplout.

Znovu tedy opakuji, splavnost Labe je pro současnost a budoucnost Českých loděnic zcela zásadní.



Konference PLAVEBNÍ STUPEŇ DĚČÍN 2020

Finská vláda schválila 90 milionů euro pro prodloužení plavebních komor na průplavu Saimaa

Finská vláda souhlasila s plánem na modernizaci průplavu Saimaa. V průběhu projektu budou plavební komory prodlouženy o 11 metrů v horním ohlavi. Průplav Saimaa bude také vylepšen zvýšením hladiny vody, lodě tak budou moci vézt více nákladu. Vládní návrh je příznivý pro rozvoj nové flotily moderních lodí.

“K balíčku pro obnovu klimatu, který byl schválen v červnu, jsme nyní rozhodli o třech dalších infrastrukturních projektech na podporu udržitelných a ekologických dopravních módů,” řekl ministr dopravy a komunikace Timo Harakka.

Nové projekty jsou rovnoměrně rozděleny mezi různé druhy dopravy: silniční, železniční a vodní dopravu.

Pro rozšíření plavebních komor na průplavu Saimaa je navržen rozpočet ve výši 90 milionů EUR (asi 2,4 miliard Kč).

Cílem projektu je:

- podporovat provozní prostředí pro vodní dopravu na průplavu a jezeře Saimaa;
- omezit cenu přepravy umožněním plavby delších plavidel v průplavu Saimaa a v síti vodních cest až do přístavů Varkaus a Joensuu.

“Rozvoj průplavu Saimaa je nesmírně důležitý pro celé východní Finsko, protože poskytuje prostředí pro podnikání a průmysl v regionu s nákladově efektivní a ekologickou vodní dopravou. Doufám, že to bude mít v budoucnu také pozitivní dopad na zaměstnanost v regionu. Poskytnutím příznivého prostředí pro novou flotilu moderních ekologických plavidel také chráníme celostátně důležitou přírodu jezera Saimaa,” říká ministr Harakka.



Průplav Saimaa o délce 43 km s 8 plavebními komorami spojuje Baltské moře s vnitrozemím Finska

V posledních týdnech probíhalo v českém mediálním prostoru něco, co by se dalo nazvat „mediální masakr“. Po schválení vládního usnesení, které mj. umožňuje zahájit přípravy splavnění Odry, zatímco vodní koridor Dunaj-Odra-Labe má být posouzen z hlediska životního prostředí, začaly novinovým a televizním titulům dominovat hesla „Vláda schválila Zemanův kanál kritikům navzdory“, „Atentát na přírodu“ nebo „Kanál nechceme.“ Z nepřehledného množství slušně řečeno nepřesných, neoborných až dehonestujících článků vybíráme jeden neutrální, který nejlépe popisuje skutečnou situaci, která po usnesení vlády nastala.

Redakční rada VCaP

Kanál Odry vypadá z Bohumína jinak

Luboš Palata – Moravskoslezský deník

Z břehu to vypadá vše jinak. Není to kanál Dunaj-Odra-Labe, jak se tvrdí, ale území, kterým se splavní Odry do Ostravy. Část řeky, která má dát hlavně Polákům šanci žádat EU o miliardy na ekologický dopravní projekt.

Před více než sto sedmdesáti lety se rada města, které je dnes městskou částí s názvem Starý Bohumín, usnesla, že nechce, aby přes něj šla železnice.

Proto byla postavena o několik kilometrů jižněji, kde potom v původně bažinatém terénu vyrostlo kolem nádraží a tamních průmyslových podniků nové město. Ze Starého Bohumína je tak dnes Bohem zapomenuté předměstí, jehož slávu připomíná malebné náměstí s bývalou bohumínskou radnicí a secesní restaurací. Po sto sedmdesáti letech stojí před Bohumínem nové dilema. Jak se postavit k navrhovanému splavnění Odry, prvnímu malému kousku kanálu Dunaj-Odra-Labe.

Zdejší starosta a také senátor Petr Vícha (ČSSD) stojí v čele města přes čtvrt století a kolem splavnění Odry už mnoho zažil. „Je důležité, aby se o tom, co bylo schváleno, mluvilo přesně. To není žádný kanál Dunaj-Odra-Labe, to je projekt splavnění Odry od polské hranice do Ostravy,“ říká Vícha.

Když dojde na splavnění řeky, položí starosta na stůl mapu s červenými nákresey variant vedení kanálu. „Pro nás je jednoznačná jedna věc, nesmí dojít k narušení území meandrů Odry,“ říká. A ukazuje na klikatící se řeku na sever od města před soutokem s Olší.

Toto chráněné území je nejkrásnější částí Bohumína, který se sám změnil ze začouzeného průmyslového města v příjemné místo k životu plné zeleně. V letní sezoně se asi sedmikilometrovým úsekem meandrů s malými písčitými plážemi plaví vodáci. Díky česko-polskému projektu z peněz EU je tu nová půjčovna lodí.

„Lodě jsou zdarma, stačí si je zarezervovat v půjčovně,“ říká mluvčí radnice Lucie Balcarová. Vzhledem k plánům na kanál pro velké lodě, je absurdní, že vodáci v létě bojují s nedostatkem vody a na některých úsecích musejí někdy lodě tahat.

Vedle zachování meandrů je pro Bohumín z hlediska dalšího rozvoje města zásadní, aby se rozhodlo, kudy kanál povede.

„Podívejte se na mapu, tady je dálnice, tady je vysokorychlostní železnice a tady dvě možné trasy vedení kanálu. Jak se pak má město rozvíjet?“ hartusí Vícha.

Oproti současné východní variantě po českém území, která by ohrozila rozvoj infrastruktury města, například čistíčku, preferuje Bohumín variantu západní, která vede polí po polském území, neohrozí meandry a je výrazně kratší. „Asi by na ni muselo Česko Polákům něco přispět, ale byla by to varianta nejlepší. Doufáme, že se o tom rozhodne brzy,“ uvádí i vzhledem ke stavební uzávěře na území, kudy má procházet ona delší východní varianta.

Hra o miliardy od EU

Zatímco kvůli českou vládou schváleným patnácti miliardám na splavnění Odry do Ostravy je Česko na nohou, v Bohumíně, prvním městě na plánované trase, je klid. „My jsme neutrální,“ říká Vícha.

Podobně laxe přistupují ke kanálu obyvatelé města. „Toho už se namluvilo,“ říká postarší Bohumíňák před místním nádražím. „Hodně závisí na Polácích, ti to teď táhnou,“ říká Vícha.

O tom, zda EU podpoří lodní dopravu po Odře do polského přístavu Štětín, rozhoduje, zda bude zařazena do seznamu transevropských dopravních koridorů (TEN-T). Těch je na evropských řekách 42 tisíc kilometrů. A zda se EU rozhodne i tady emise snižující říční dopravu podpořit. Zatímco v případě Česka se jedná zatím „jen“ o to, zda EU zaplatí polovinu či více z oněch patnácti miliard korun, u polského projektu splavnění celé Odry a modernizace Štětína se jedná o mnohonásobně více.

Podmínkou je právě přeshraniční splavnění Odry do Ostravy. „S Polskem jsme zahájili jednání, abychom Odru dostali do sítě transevropských dopravních tepen TEN-T, a mohli tak na ni čerpat evropské peníze,“ přiznává i náměstek ministra dopravy Jan Sechter. Právě na penězích z EU do značné míry závisí, zda bude projekt realizován. „Promluvíme si o tom za deset let,“ říká starosta Bohumína.



Výstava Národního technického muzea

Fenomén

JAWA

aneb Jawa, jak ji neznáte

Výstava potrvá
od 27. listopadu 2019
do 31. července 2021.

Výstava Fenomén Jawa – Transfer
a recepce nových technologií ve výrobě
motocyklů na příkladu značky Jawa vznikla
za finanční podpory Ministerstva kultury
ČR v rámci projektu NAKI II České století
motorismu (DG18P02OVV051), který
v letech 2018–2022 realizují Fakulta
humanitních studií Univerzity Karlovy,
Národní technické muzeum a Technické
muzeum v Brně.

Národní technické muzeum
Kostelní 42, Praha 7

www.ntm.cz

Ve spolupráci

Partner NTM

Hlavní mediální partner

Mediální partner



Výzva Oblastního muzea Děčín lodníkům a kapitánům



Oblastní muzeum v Děčíně,
příspěvková organizace
Čs. mládeže 1/31
405 02 D ě č í n
Česká republika
IČO 00360210

5. srpna 2020 v Děčíně

Vážený lodníci, kapitáni, námořníci,

Oblastní muzeum Děčín, jako české muzeum plavby, připravuje na léto příštího roku velkou výstavu s pracovním názvem „České námořní příběhy“, která bude věnována námořní plavbě, námořníkům s českými kořeny a vůbec všemu, co s působením obyvatel českých zemí na moři souvisí.

Už v tomto roce jsme stálou expozici plavby doplnili o jednu místnost věnovanou námořní plavbě. Příští rok to bude ale hlavní výstavní projekt letní sezóny v největších výstavních prostorách muzea.

Pro účel této výstavy, která si klade za cíl shromáždit exponáty i osobní zkušenosti bývalých i stávajících námořníků, si dovoluji vyzvat všechny zájemce o tuto oblast o spolupráci na přípravě této unikátní výstavy.

Vítány jsou artefakty jako jsou záchranná kola, uniformy, fotografie, lodní deníky nebo i osobní vzpomínky bývalých námořníků.

Výstava by měla být v Děčíně minimálně půl roku, poté se uvažuje, že by bylo možné ji využít jako putovní po českých muzeích.

Vážený milovníci plavby, věřím, že můžeme využít této mimořádné výstavy ke společné práci na zřízení expozice námořní plavby.

S pozdravem

Vlastimil Pažourek
ředitel Oblastního muzea v Děčíně
Tel/Fax: 412 532 560, mobil: 775 866 531,
e-mail: Pazourek@muzeumdc.cz

OBLASTNÍ MUZEUM v Děčíně
příspěvková organizace
Čs. mládeže 1/31
405 02 Děčín

Velký loďař Ing. Jindřich Brettl odešel



Začátkem října jsme se rozloučili jsme s inženýrem Jindřichem Brettlem.

Vzpomeňme si na jeho pomyslnou plavbu životem, jak se z malého hochy z kdysi poklidné jihočeské obce Temelín stala velká osobnost v oblasti výroby lodí v Československu a České republice.

Jindřich Brettl se narodil 14. ledna 1942 v Temelíně. Již během svého dětství poblíž Rožmitálu pod Třemšínem tragicky přišel o otce a snažil se pomáhat mamince se svou malou sestrou.

Do Prahy se rodina přestěhovala v roce 1955. Pan Jindřich Brettl vystudoval strojní průmyslovku a dále strojní fakultu ČVUT. Poté vstoupil jako zaměstnanec do podniku České loděnice Praha, kde se vypracoval přes řadu profesí a již zůstal tomuto jedinému podniku věrný po mnoho desetiletí. Teprve až v novém tisíciletí, kdy společnost stabilně vyvážela svá plavidla z loděnic v Děčíně a Ústí nad Labem zejména zákazníkům v Nizozemí, ukončil v pozici generálního ředitele v této společnosti svou pracovní činnost. Svě povolání měl velmi rád, výrobu sacích bagrů, lodí a vše kolem vodní dopravy.

Disponoval obrovským nadáním matematiku, fyziku a pro cizí jazyky i obchod. I do pozdního věku si uchoval pověstnou sloní paměť.

Ke svým zaměstnancům byl vždy maximálně spravedlivý a měl schopnost nenadálý problém vyřešit jedinečným způsobem, který nikoho jiného ani nenapadl. V nejvíce zkušném období ekonomické transformace po rozpadu trhu směrem na východ se zachoval jako správný kapitán: Podařilo se mu úspěšně otevřít brány trhů ve státech západní Evropy, Norska i Pobaltí. Díky znalosti jazyků a pracovitosti se přesouval takřka z jedné služební cesty do druhé. V dobách hraničních kontrol musel kvůli

všem plně orazítkovaným stránkám cestovního pasu žádat o nový pas dříve, než před dobou platnosti, neboť razítka se nesměla překrývat. Cestování si oblíbil a jako správný světoběžník i po ukončení aktivní kariéry procestoval se svými blízkými vzdálené krajiny. Nepřestal být vizionářem a podporoval Baťovu myšlenku rozvoje vodních cest v České republice. I přes jeho značné pracovní vytížení měla a v jeho životě vždy značné místo rodina. Spolu s manželkou vychovali dceru a syna a i přesto, že manželství nevydrželo po celou dobu jeho života, mohl se alespoň radovat z pěti vnoučat. Snažil se své děti rozvíjet a podporovat a byl vždy milujícím dědečkem všem svým vnoučatům a velké místo v jeho srdci měla též jeho partnerka Věra.

Děkujeme všem, kteří jste si na Jindřicha Brettla vzpomněli.
Prosím, věnujte mu tichou vzpomínku.



Vzpomínka na Ing. Jindřicha Brettla

Jindřicha jsem poznal za svého působení v Českých loděnicích v Praze-Libni. Myslím, že jsem se s ním seznámil v počátcích jeho konstruktérské praxe ve strojním oddělení lodní konstrukce, a to jako pracovník výstupní kontroly funkčnosti plavidel, kde jsme spolu s konstruktéry sestavovali zejména způsoby funkčních zkoušek a ověřování parametrů lodních a strojních systémů. A nejednalo se o jednoduchá strojní zařízení. Vždyť na sacím bagru typu SB2500 byly použity dieselmotory o celkovém příkonu 3000 kW, čerpadlo o výkonu 14 000 m³/hod, a řada dalších strojních zařízení včetně jejich systémů.

Jindřich, který se brzo stal vedoucím této strojní skupiny, vynikal zaujetím a důsledností ve své činnosti. Několikrát jsme se spolu zúčastnili zkoušek sacích bagrů v reálném nasazení, ať již na řece Volze u Volgogradu, nebo na řece Kamě, a také sacího bagru s třídícím zařízením v dnešním Tatarstánu. Zejména mi utkvěla v paměti naše reklamační cesta na destrukci pružných spojek soustrojí dieselmotor-čerpadlo u sacích bagrů s třídírnou.

Naše skupina z Českých loděnic, vybavená moderní měřicí technikou krouticího momentu, téměř týden nenacházela důvod destrukce spojky. Jen Jindřich tvrdošjně trval na správném technickém řešení soustrojí, a odmítal chybné spojení. Nakonec, den před ukončením naší cesty bez zjevného výsledku, jsme v noci zaslechli z bagru nezvyklý hluk vycházející ze soustrojí. Okamžitě jsme se přemístili na bagr, zapojili měřicí zařízení – a naměřili významné špičky v krouticím momentu soustrojí způsobené ucpáním výtlačného potrubí chybou spíčí obsluhy, která měla vybagrovaný materiál odpouštět do připravené lodi. Pár hodin před odjezdem jsme s ruskou stranou sepsali protokol, kterým byla reklamacie sejmuta jako neoprávněná, zaviněná chybou obsluhou.

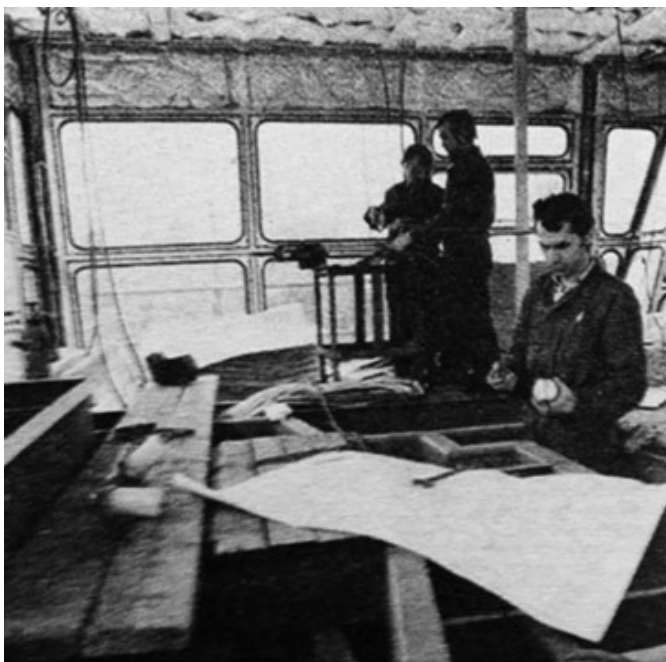
Zcela výjimečná byla i naše společná cesta do Francie k výrobci patentovaného zařízení na čištění drenážních vod od olejových a naftových produktů. Cesta měla za účel ověřit před uzavřením kontraktu garantované parametry zařízení. Cesta jak stvořená pro Jindřicha, který se od mládí učil francouzštině, a kterou tak měl prvně možnost použít mezi Francouzi. Jeho jazykové schopnosti a vynikající přízvuk všichni, se kterými jsme přišli do styku, významně chválili. Jindra mi říkal, že jeho učitelka francouzštiny je rodilá Francouzka. Cesta do Francie byla nedlouhá, ale přesto jsme mohli podniknout z místa, kde se stroj zvaný „Sofranc“ vyráběl, tedy v městě Annecy v podhůří Alp, výlet do Chamonix, a jízdu unikátní lanovkou na jeden z předvrcholů Mont Blancu - Aiguille du Midi - do výšky přes 3700 m. Nahoře byla mlha, že nebylo vidět na 2 metry, takže jsme vypili kávu a sjeli do údolí. Očekávaný výhled na Alpy se nedostavil, dostali jsme pouze barvotisk s vrcholem a razítkem potvrzujícím účastníka.

Naše další významné setkání se uskutečnilo v Karakalpatské autonomní republice, součásti Uzbekistánu, kde jsme sestavovali na řece Amu-Darja plovoucí čerpací stanici o výkonu 11,5 m³/sec pro zavlažování bavlníkových polí. Jindřich přijel do místa zkoušek u města Nukus jako předseda předávací komise Českých loděnic. Naše montážní skupina od května do srpna 1985 sestavila a připravila čerpací stanici ke zkouškám. V té době v srpnu byly teploty okolo 45 °C s zejména v noci se téměř neochlazovalo, 30 °C nebyla žádná výjimka. Pobyt v tomto prostředí s nedostatkem pití, a se zcela odchylnou stravou, byl bez možnosti aklimatizace obrovskou zdravotní zátěží, zejména pak pro Jindřicha, u kterého se projevilo i podráždění slepého střeva ve zcela nevhodných hygienických podmínkách. Přesto byla čerpací stanice úspěšně vyzkoušena a předána.

Jsem přesvědčen, že Jindřich, který postupně zastával funkce šéfa konstrukce a technického náměstka ředitele, byl erudovaný lodní projektant a konstruktér, který spoluvytvářel sortimentu technických plavidel v Českých loděni-

cích punc dokonalých výrobků, vynikajících svojí spolehlivostí a vysokou technickou úrovní. Po rychlém ukončení výroby technických plavidel v Českých loděnicích v letech 1990 až 1992 se naše cesty rozešly, kdy Jindřich zůstal u svého oboru činný až do samého konce své životní pouti.

Vzpomíná Josef Vaverka



Sací bagr SBT 500 460

Život není takový – je úplně jiný (80)

Ing. Josef Podzimek

*Je snadné někoho o něčem přesvědčit,
ale těžké ho v přesvědčení udržet.
Proto je zapotřebí být neustále připraven
prosadit tyto záměry silou,
jakmile lidi viru opustí.*

Niccolo Machiavelli (*1469 +1527)

Dlouho jsem přemýšlel, jak uvést dnešní jubilejní pokračování o životě, který není takový, ale je úplně jiný. Následně jsem se vrátil o půl tisíciletí zpět, abych se trochu zachytil. Celý svůj odborný život prosazuji vodní cesty. Byly roky úspěšné a roky méně úspěšné. Ale co se děje posledních deset let mně rozum nebere. Nechci se zaplést do posledních “bojů” o splavnění malinkého kousíčku Odry do Ostravy. Vždyť opravdu, ale opravdu o nic nejde a vše je úplně jinak. V usnesení vlády České republiky z 5. října 2020, které jsme pro jistotu uveřejnili v plném znění dvakrát v minulém čísle našeho časopisu, nebylo nic, ale nic opravdu rozhodnuto. Pouze se problém D-O-L posouvá do roku 2023, kdy vláda má opět rozhodnout, zda práce na tomto kousíčku Odry zahájí či ne. A když ano, tak se na to vrhneme po roce 2030. Tento další konec světa či konečné zabití vodního koridoru D-O-L tentokrát rozpoutala univerzitní elita Ostravska.

Vědci: Prohlášení odborných společností a akademických pracovišť k zahájení přípravy plavebního koridoru Dunaj-Odra-Labe

8.10.2020



Polský přístav Kózie. Na snímku vlevo je vidět vyústění Hlivičského průplavu, jehož hladina se ztrácí ve stromoví. Vpravo v pozadí je vidět stupeň Kózie na řece Odře.

Licence | [některá práva vyhrazena](#)

Foto | Jaroslav Kůbec / [Wikimedia Commons](#)

Neměl jsem to číst.

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

Thomas Jefferson (*1743 +1826)

Tento třetí americký prezident a hlavní autor amerického prohlášení nezávislosti měl pravdu. Vráťím se proto opět k vládnímu usnesení z 5.10.2020 a pouze připomenu, že těch 15 miliard Kč by nešlo použít v současnosti na podporu malých podnikatelů, ani důchodců nebo rodin s dětmi, neboť by byly

uvolněny až po roce 2030.

Ale moje vlastní zkušenost mně našeptává, abych se nenechal odradit katastrofickou současností a vrátil se opět do roku 1999. Abychom si připomněli vlastní neschopnost v budování vodních cest v ČR, uvedu:

Hlavní úkoly ŘVC ČR v roce 1999

Úkol č. 1 „Připravit stavbu Zlepšení plavebních podmínek na Labi od Střekova po Hřensko k vydání územního rozhodnutí a zabezpečit spolupráci při přípravě podkladů pro zařazení této stavby do návrhu projektů financovaných z programu ISPA.“

Tento úkol byl splněn pouze částečně, podklady pro zařazení této stavby do návrhu financování z programu ISPA byly vypracovány, příprava stavby k vydání územního rozhodnutí je komentována samostatně u programu ev.č. 327 520 0007.

Úkol č. 2 „Provést upřesnění programu rozvoje vodních cest a veřejných přístavů s podrobnou specifikací na období dvou let s dalším výhledem včetně údržby a oprav vodních cest financovaných e státního rozpočtu kapitoly MDS ČR.“

ŘVC ČR vydalo v červnu 1999 obsáhlý dokument „Návrh rozvoje vodních cest do roku 2010“.

Úkol č. 3 „Zajistit stavební povolení na stavbu Splavnění Labe do Pardubic – úsek Chvaletice – Přelouč, stavební povolení na stavbu provizorního mostu a přístaviště v lokalitě Libice n/Cidlinou a provedení prohrábky v I. etapě – úsek 103,0 – 106,35 km.“

Stavební povolení bylo vydáno a proběhla v roce 1999 I. etapa prohrábek v úseku ř. km 103,0 – 106,35 km“.

Stavba provizorního mostu a přístaviště nebyla povolena, použitý materiál se provizorně uskladnil v Kolíně a Chvaleticích, nepoužitelný materiál byl odvezen na skládku v Borku u Brandýsa.

Úkol č. 4 „Na stavbu Splavnění Labe do Pardubic – Přelouč II získat souhlas s projektem k UŘ.“

Souhlas s projektem k UŘ nemohl být získán, protože nebyla doposud schválena dokumentace EIA o vlivu stavby na životní prostředí.

Úkol č. 5 „Zabezpečení úkolů v oblasti splavnění Odry v úseku Ostrava – státní hranice souvisejících se Štětínskou iniciativou.“

V roce 1999 zadány studie pro vyjasnění problémů splavnění Odry. Úkoly související se Štětínskou iniciativou byly rozpracovány až v závěru roku a v prvním čtvrtletí roku 2000.

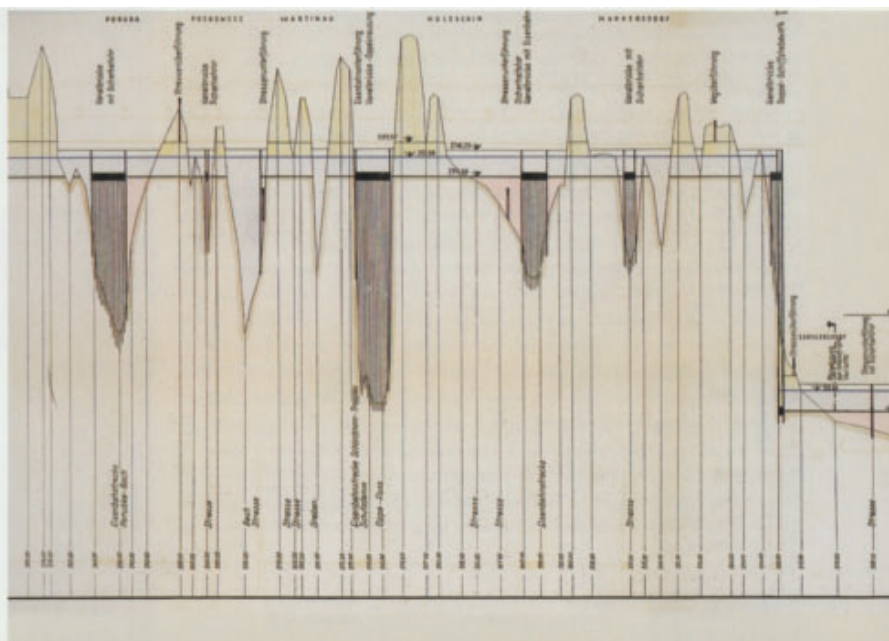
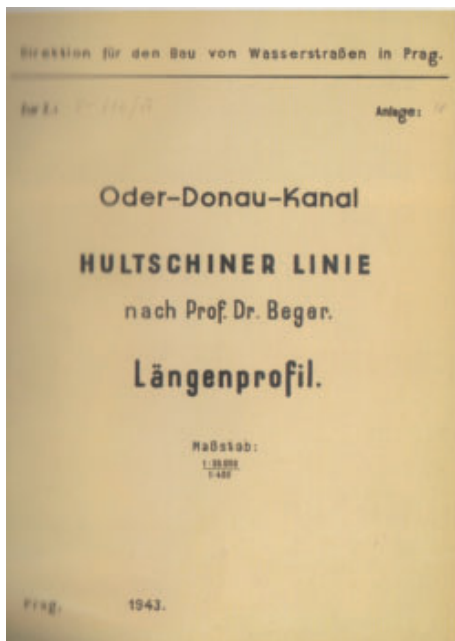


Řeka Odra byla již v minulosti regulována pro potřeby budoucího plavebního využití

Úsudek si udělejte sami. Avšak poslední úkol č. 5 nás opět zavádí na splavnění kousičku Odry do Ostravy. A připomeňme si, že jsme opět o 21 let zpátky. Co se udělalo na opravdovém splavnění? Nic, nic, ale opravdu nic. Při tomto hledání jsem našel dopis, který sem odeslal před 11 lety naší politické elitě a který je víc než aktuální v této době, když se opět vznáší nad našimi hlavami zrušení vodního koridoru D-O-L jako celku,

nebo aspoň územní ochrany zbývajících vodní cesty D-O, nebo konečně zrušit to L – labskou větev.

Již před lety jsem připomněl, že labskou větev zrušil poprvé Hitler v touze urychleně propojit Velkoněmeckou říši s Rakouskem. Práce byly zahájeny 8. prosince 1939 ze strany Polska a práce započaly i od Vídně s dobou výstavby 6 let.



Návrh Odersko-dunajského průplavu zpracovaný Direktion für den Bau von Wasserstraßen in Prag roku 1943



Slavnostní výkop průplavu Odra–Dunaj se uskutečnil 8. prosince 1939 u obce Nowa Wieś v blízkosti města Kędzierzyn-Koźle



Na druhém konci u Vídně bylo vykopáno asi 8 km průplavu Odra-Dunaj, které jsou dnes využívány pro rekreační účely

Po připomenutí několika zastavení se vrátím opět do roku 2009, kdy jsem pochopil, že oponenti vodního koridoru D-O-L se opět snaží rušit územní ochrany tohoto pro Českou republiku významného projektu. Tehdy jsem jako předseda správní rady společnosti Plavba a vodní cesty o.p.s. poslal dopis adresovaný předsedovi vlády a dalším zainteresovaným ministrům. V tomto dopisu, který vypracoval renomovaný právník Mgr. Jaroslav Čapek z Hradce Králové, se **upouští od vysvětlování výhod vodního koridoru D-O-L a upozorňujeme vládu ČR na rozsáhlá právní rizika vyplývající ze zrušení územní ochrany přípravy a následného budování vodního koridoru D-O-L pro Českou republiku.** Děkuji panu Mgr. Jaroslavu Čapkovi za toto úžasné právní zpracování tohoto problému. Sám se přiznávám, že i já málo připomínám, že jsme se jako ČR v přístupové smlouvě do EU zavázali vybudovat vodní koridor D-O-L jako ekologické dopravní propojení s EU. Konkrétní odpovědi na tento dopis jsem se nedočkal, ale po 11 letech je opět zrušení územní ochrany D-O-L na pořadu dne. Tak čtěte.

Plavba a vodní cesty o.p.s.
Na Pankráci 57
140 00 Praha 4

Vážený pan
Ing. Jan Fischer, CSc.
předseda vlády ČR
nábřeží Edvarda Beneše 4
118 01 Praha 1

V Praze 15. července 2009

Vážený pane předsedo vlády,

je veřejně známo, že v nejbližší době budete jednat o otázce „Politiky územního rozvoje 2008“, která se měla projednat již v minulosti. S touto otázkou úzce souvisí územní ochrana trasy dlouhodobě plánované výstavby díla evropského významu – vodního koridoru, propojujícího vodní toky Dunaje, Odry a Labe (dále jen D-O-L) a taktéž ochrana území pro dokončení splavnění Labe.

S přihlédnutím ke skutečnosti, že uvedená problematika se dotýká zájmů jak subjektů, které na ni mají svůj vlastní zájem, týká se však zároveň všech občanů České republiky, a navíc se týká celé řady států, se kterými je Česká republika ve smluvních vztazích, kterých se může Vaše rozhodnutí dotknout, Plavba a vodní cesty o.p.s. se rozhodla chopit iniciativy a upozornit na některá závažná fakta.

Česká republika je nositelem závazku dodržovat ujednání zakotvená v mezinárodní dohodě uzavřené v rámci Evropské hospodářské komise Organizace spojených národů, označované jako „Evropská dohoda o hlavních vnitrozemských cestách mezinárodního významu“, ve zkratce AGN, která se stala po její ratifikaci a následném zveřejnění pod č. 163/1999 Sbírky zákonů součástí našeho právního řádu.

Další závazek, který je Česká republika povinna respektovat a který má vztah k problematice „Politiky územního rozvoje 2008“ pro ni vyplývá z „Aktu o přistoupení“ k Evropské unii, konkrétně z kapitoly č. 8 „Dopravní politika“.

Česká republika nemůže po jejím přistoupení k Evropské unii nepřihlízet také k Rozhodnutí Evropského parlamentu a Rady č. 1692/96/ES o hlavních směrech Společenství pro rozvoj transevropské dopravní sítě.

Pokud Vláda České republiky, při jejím rozhodování o otázce, zda dále chránit území pro výstavbu D-O-L a řádné splavnění Labe, rozhodne dále označená území nechránit, poruší již přijaté mezinárodní závazky a z nich vyplývající povinnosti a vystaví tak občany České republiky nebezpečí sankcí, které na ně zprostředkovaně dolehnou, neboť to budou oni, kteří budou ochuzeni o prostředky, které bude Česká republika povinna uhradit z titulu náhrady škody.

To však nebudou škody jediné, které občané České republiky mohou takovým rozhodnutím vlády utrpět. Odstraněním územní ochrany může dojít k nenapravitelným škodám z důvodu nemožnosti vybudování D-O-L v budoucnosti, neboť nelze vyloučit, že využitelné území pro jeho vybudování bude ztraceno v důsledku jeho zástavby jiným zařízením.

D-O-L a řádně splavněné Labe podle již přijatých mezinárodních závazků totiž neumožní pouze a jediné podstatně ekonomičtější a ekologicky přijatelnější dopravu surovin a zboží a tím posílení průmyslu, ale dále napomůžou k posílení energetické bezpečnosti země. V neposlední řadě stoupá význam vodního koridoru D-O-L v oblasti vodohospodářské

bilance rozhodujícího území České republiky. Jde o nezastupitelnou a rozhodující úlohu D-O-L v protipovodňové ochraně přilehlého území, jakož i v dopravě vody z Dunaje do vodohospodářsky deficitních oblastí střední a severní Moravy.

Vzhledem ke skutečnosti, že nadcházející rozhodování o otázce, zda pokračovat v ochraně území pro výstavbu D-O-L a řádné splavnění Labe je tak zásadního významu pro celou řadu oblastí společenského života, a to nejen na území České republiky, apelujeme na všechny členy Vlády ČR, kteří o věci budou rozhodovat, aby pro množství starostí, které mají s řešením) dalších před ně předestřených úkolů, nezapomněli také na nutnost dodržovat za všech okolností právní řád země.

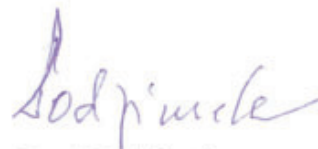
Očekávané rozhodnutí vlády má mít charakter vládního usnesení. Jde sice o typ rozhodnutí, které nemá všeobecně závazný charakter a je primárně zaměřené dovnitř státní správy. Nicméně má jako akt aplikace státní moci dopad také do zájmové sféry jiných subjektů než subjektů uvnitř státní správy ČR. Jde o celou řadu soukromoprávních subjektů České republiky, nicméně s ohledem na mezinárodní závazky ČR dopadá rozhodnutí Vlády ČR také do sféry zájmů jak zahraničních soukromoprávních subjektů, ale rovněž do sféry zájmů řady států.

Pokud dojde k rozhodnutí územně nadále nechránit vodní koridor D-O-L a Labe, lze důvodně očekávat odpor subjektů takovým rozhodnutím zasaženým. U řady z nich totiž dojde k přímému zásahu do jejich legitimního očekávání, že Labe bude řádně v intencích dohody AGN splavněno a D-O-L bude vybudován. Navíc toto legitimní očekávání bylo a je doposud posilováno dosud platným Usnesením Vlády České republiky z 11. prosince 1996 č. 635, které bylo přijato zcela v souladu s tehdy platným právním řádem země. Je zde dále zákon č. 114/1995 Sb. o vnitrozemské plavbě a tento zákon prováděcí vyhláška č. 222/1995 Sb., tedy obecně závazné právní normy, z nichž je dovoditelné, že Česká republika zaručí konkrétní parametry vnitrozemské vodní cesty Labe. Pokud Vláda ČR rozhodne dále územně nechránit Labe, resp. území potřebná k zajištění jeho splavnosti v nutných parametrech, bude její rozhodnutí contra legem, tedy nepřípustné, neboť bez zajištění možnosti výstavby jezů na Labi a možnosti výstavby stupně Přelouč II. nebude možné Labe plnohodnotně využívat, čímž zákon o vnitrozemské plavbě bude ve vztahu k řece Labi bezobsažnou normou. Takovým postupem pak bude znehodnocena vůle Parlamentu vtělená do předmětného zákona. Vláda ČR by takovým postupem narušila dělbu moci mezi mocí zákonodárnou a výkonnou. Takový postup je v demokratickém a právním státě nepřípustný, neboť měnit vůli Parlamentu může pouze on sám nebo Ústavní soud.

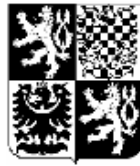
Někteří politici se čas od času dovolávají národních zájmů. Pokud je nějaká činnost v národním zájmu, pak zajištění propojení hned tří moří na území České republiky rozhodně pro každého občana České republiky národním zájmem je, neboť každá ve věci orientovaná osoba si hned uvědomí pozitivní význam propojení z mnoha hledisek.

Vážený pane předsedo vlády, věřím, že s ohledem na výše uvedené skutečnosti velmi pečlivě zvážíte, zda jsou zde zákonné důvody pro zrušení územní ochrany, navíc s přihlédnutím k vodnímu koridoru D-O-L a pro územní ochranu území pro umístění zařízení, jehož vybudování je nutné pro zajištění řádného splavnění řeky Labe od státní hranice po Pardubice a dále po Vltavě do hl. města Prahy.

Zůstávám s pozdravem



Ing. Josef Podzimek
předseda správní rady



USNESENÍ

VLÁDY ČESKÉ REPUBLIKY ze dne 24. května 2010 č. 368

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

Vláda

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

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

Provedou:

členové vlády,
vedoucí ostatních ústředních
správních úřadů

Na vědomí:

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

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



Nová přehrada Ratiboř na polské Odře. Nyní se připravuje doplnění hráze o plavební komoru a vodní elektrárnu

PODZIMEK & SYNOVÉ



Zal. 1896
PODZIMEK
125



Stavíme pro Vás už 125 let

www.podzimek.cz

Vltavská vodní cesta,

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



Vodní dílo Hluboká nad Vltavou



Vodní dílo Hněvkovice – přehrada



Vodní dílo Hněvkovice – jez



Vodní dílo Orlík



Vodní dílo Slapy



Vodní dílo Štěchovice