

WASSERSTRASSEN
UND
BINNENSCHIFFFAHRT

WATERWAYS
AND
INLAND NAVIGATION

VODNÉ CESTY VODNÍ CESTY A PLAVBA



1
2020

Modernizace vltavské vodní cesty úspěšně pokračuje



Práce na Vraňansko-hořínském plavebním kanále v plném proudu

Vydává

PLAVBA o.p.s.
A VODNÍ CESTY



Povodí Labe, státní podnik

Víta Nejedlého 951, 500 03 Hradec Králové
Tel.: 495 088 111 Fax: 495 407 452 www.pla.cz



Povodí Vltavy, státní podnik

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



Povodí Moravy, s.p.

Dřevařská 11, 602 00 Brno
Tel.: +420 541 637 111 E-mail: info@pmo.cz
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
Tel.: (+420) 596 657 111 e-mail: info@pod.cz
www.pod.cz



Agrární komora ČR

Blanická 383/3, 779 00 Olomouc
Tel.: 224 215 927, sekretariat@akcr.cz
www.akcr.cz



ČESKÉ PLAVEBNÍ A VODOCESTNÉ SDRUŽENÍ



ASOCIACE LODNÍHO PRŮMYSLU

APL - Asociace lodního průmyslu
Popovická 924/4, 101 00 Praha 10 - Michle
Tel.: +420 602 281 300 e-mail: predstavenstvo@aplcz.cz
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
Tel.: 244 004 111
www.zakladani.cz



Metrostav a.s.

Koželužská 2450/4, Praha 8, 180 00
Email: info@metrostav.cz, Tel.: +420 266 019 000
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
tel.: 257 328 053, fax: 257 319 394
e-mail: vrv@vrv.cz, <http://www.vrv.cz>
Pracoviště Brno: Podsedky 3, 625 00 Brno
tel.: 541 212 048, fax: 541 211 431
e-mail: brno@vrv.cz



Váňovská 528, 589 16 TŘEŠŤ

Tel.: 56 721 4241-4, Fax: 56 721 4034
e-mail: info@podzimek.cz
www.podzimek.cz/synove



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



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



STRABAG a.s.

Kačírkova 982/4, 158 00 Praha 5
www.strabag.cz



AQUATIS a.s.

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



ČSPL a.s.

K. Čapka 211/1
405 91 Děčín I
e-mail: info@cspl.cz



170 00 Praha 7, Jankovcova 6,
tel.: 266 797 146, 266 797 119
fax: 220 802 857, e-mail: info@czechports.cz
www.ceskepristavy.cz



PRAGUE BOATS

SINCE 1990

Přístaviště lodí u Čechova mostu
Dvořákovo nábřeží, nástupiště č. 5
110 00 Praha 1 - Staré město
T: +420 603 555 242 www.prague-boats.cz



LABSKÁ, strojní a stavební společnost s.r.o.
Kunětická 2679, Pardubice 530 09
Tel.: 466415706, e-mail: labska@labska.cz
www.labska.cz



Rybalkova 10, 120 00 Praha 2

Tel.: 602 323 988
Fax: 604 256 965
e-mail: rezervace@lodmoravia.cz



Presidential Cruises

Presidential Cruises, a.s. • Kaprova 6 • 110 00 Praha 1
Tel.: +420 776 776 770 • e-mail: stepan@rusnak.cz
www.presidentialcruises.com



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



Ředitelství vodních cest ČR
Nábřeží L. Svobody 1222/12, 110 15 Praha 1
Tel.: +420 225 131 732
e-mail: rvccr@rvccr.cz • www.rvccr.cz



ul. Nowy Świat 6/12, 00-400 Warszawa, POLSKA
tel.: +48 22 583 86 70, sekretariatBM@mgm.gov.pl
mgm.gov.pl

VODNÉ CESTY VODNÍ CESTY A PLAVBA

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

REDAKČNÍ RADA

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

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

PLAVBA A VODNÍ CESTY o.p.s.

Na Pankráci 53
140 00 Praha 4
Fax: 241 409 467
e-mail: vodnicesty@seznam.cz
www.d-o-l.cz

Objednávky a inzerce:

Šéfredaktor Tomáš Kolařík, tel.: 725 793 793
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: Montáž nového mostu přes Vraňansko-hořínký plavební kanál v Lužci nad Vltavou

Autor: Ředitelství vodních cest ČR

OBSAH

Úvodní slovo ministra dopravy, průmyslu a obchodu

Vodní doprava má své místo i ve 21. století

doc. Ing. Karel Havlíček, Ph.D., MBA 2

Byla podepsána konečná dohoda

o financování průplavu Seina-severní Evropa

..... 3

Sto let československé námořní vlajky

Marek Příkryl, Ing. Aleš Brožek 4

Dobrovolníci pomohli uklidit břehy orlické přehrady

..... 6

Povodí Vltavy dokončilo první etapu zajištění plavebních hloubek pod vodním dílem Kořensko

Ing. Jan Šimůnek 7

Metrostav modernizuje lodní výtah pro rekreační plavbu na Orlíku

Ing. Tomáš Beržinský 10

ŘVC oslavilo 22. narozeniny

Ing. Jan Bukovský, Ph.D. 13

Významné stavby ŘVC za poslední rok

Ing. Lubomír Fojtů, Ing. Jan Bukovský, Ph.D. 14

Největší český jeřáb osadil nový most přes plavební kanál v Lužci nad Vltavou

..... 18

Stavba silničního mostu přes Labe mezi Valy a Mělicemi

..... 20

Obrazem: S pomocí remorkéru Beskydy dnes připutovaly do Čech pивní tanky pro Plzeň

Z domácího tisku 21

Připravované investice na Baťově kanále

Ing. Pavel Cenek 22

Náš Dunaj a politika - 1. část

Dr.h.c. doc. Ing. Július Binder, CSc. 26

Vzpomínáme na profesora Pavla Gabriela

doc. Pavel Jurášek, doc. Pavel Fošumpaur 32

Vzpomínka na Jardu Kuberu

Josef Zoser 34

Jak předseda JZD Slušovice elektronizoval české školství Josef Suk

prof. JUDr. Zdeněk Souček, DrSc. 35

Setkání vedení Povodí Vltavy po 51 letech

Ing. Josef Podzimek 36

Život není takový – je úplně jiný (77)

Ing. Josef Podzimek 37

Úvodní slovo ministra dopravy, průmyslu a obchodu

Vodní doprava má své místo i ve 21. století



Vodní doprava je pevnou součástí dopravního systému Evropy, a tak k ní přistupují ministerstvo dopravy i ministerstvo průmyslu a obchodu.

Od nástupu na post ministra dopravy se touto problematikou zabývám. Jde především o nedokončenou základní síť vodních cest, která by poskytovala celoroční splavnost pro převedení části nákladní dopravy ze silniční na

vodní a přispěla k přechodu České republiky na uhlíkově neutrální ekonomiku.

Mezi priority státu patří výstavba Plavebního stupně Děčín pro zajištění stabilnějších plavebních podmínek na Labi do Německa, a splavnění Labe do Pardubic včetně vybudování Dopravního uzlu Pardubice jako terminálního přístavu na Labi, který obslouží nejenom východní Čechy, ale částečně také Moravu. V případě Plavebního stupně Děčín nyní řešíme spolu s ministerstvem zemědělství a ministerstvem životního prostředí možnosti kompenzačních opatření negativního vlivu na přírodu v labském kaňonu. U Přelouče připravujeme vyhodnocení vlivu na životní prostředí SEA pro nové varianty plavebního kanálu, které budou plně v souladu s požadavky ochrany životního prostředí s ohledem na nově vzniklé území Natura 2000 „Louky u Přelouče“.

Ředitelství vodních cest ČR v loňském roce zahájilo sérii modernizací na vltavské vodní cestě s cílem zvýšit její parametry. Realizují se prohrábky plavební dráhy, zvedá se devět mostů na vyšší podjezdnou výšku, a modernizací prochází historická plavební komora Hořín z roku 1905.

Zkoumáme také možnosti zlepšení logistického využití českých přístavních území v námořním přístavu Hamburk pro české hospodářství. Tato území jsou jedinými českými územími mimo Českou republiku v mimořádně ekonomicky atraktivním prostředí; zasadím se, abychom o ně nepřišli a využili jejich potenciálu.

Posuzujeme rovněž proveditelnost projektu vodní koridor Dunaj-Odra-Labe. Byla dokončena studie proveditelnosti. Výsledek ekonomického hodnocení je, že labská větev je investičně významně nejnáročnější, a její výsledky významně snižují efekty všech variant, ve kterých je zastoupena. V návaznosti na rizikovou analýzu nedoporučilo ministerstvo dopravy sledovat variantu D-O-L v plném rozsahu všech tří větví, ale pouze variantu zahrnující větev dunajskou a oderskou. Materiál ještě projedná vláda. **Po dohodě s ministerstvem zemědělství zůstane zachována v rámci územně plánovacích dokumentací dosud sledovaná územní rezerva celého vodního koridoru D-O-L.**

Studie proveditelnosti hodnotí projekt D-O-L pouze z hlediska ekonomické efektivity. Na druhou stranu Politika územního rozvoje požaduje vyhodnotit proveditelnost i z hlediska vlivu na životní prostředí a soustavy Natura 2000. Z tohoto důvodu bude po dohodě s kolegy z životního prostředí dalším krokem zpracování podkladů pro toto hodnocení. Výsledek vyhodnocení vlivů na životní prostředí včetně vyhodnocení vlivu na soustavu Natura 2000 by měl být předložen vládě k dalšímu rozhodnutí.

Věřím, že se nám problematiku vodní dopravy podaří rozumně vyřešit a budeme společně pracovat na zajištění trvale udržitelné dopravy České republiky založené na spolupráci všech dopravních módů.

doc. Ing. Karel Havlíček, Ph.D., MBA
ministr dopravy, průmyslu a obchodu ČR



Labe je jedinou mezinárodní vodní cestou České republiky

Byla podepsána konečná dohoda o financování průplavu Seina-severní Evropa

Historický den pro evropský průplav Seine-Nord Europe byl pátek 22. listopadu 2019, kdy se konala první schůzka strategického výboru v Nesle (region Somme). Při této příležitosti zástupci států, místních orgánů a Evropské komise podepsali dohodu o financování projektu.

Dohodu potvrdila ministryně životního prostředí Elisabeth Borne, ministr veřejných prací Gérald Darmanin, státní tajemník pro dopravu Jean-Baptiste Djebbari, prezident regionu Hauts-de-France Xavier Bertrand, zástupce Evropské komise Alexis Padoy, předseda rady departementu Nord Jean-René Lecerf, předsedkyně rady departementu Oise Nadège Lefèvre, předseda rady departementu Pas-de-Calais Jean-Claude Leroy a předseda rady regionu Somme Laurent Somon.

Strategický výbor sdružuje zejména všechny starosty a předsedy institucí meziměstské spolupráce, kterých se projekt přímo týká, byly přítomny také hospodářské a zemědělské komory i zástupci plavebních společností.

Prezident Emmanuel Macron přivítal tento zásadní krok „Kanálové Odyssey“: „Kanál Seine-Nord je strategický projekt z hlediska zaměstnanosti, zemědělství, logistiky a životního prostředí. Je to symbol naší otevřenosti vůči Evropě. Tento projekt je symbolem naší schopnosti vytvářet velkou infrastrukturu pro budoucnost,“ uvedl prezident Francie.

Francouzská vláda dosáhla dohody s regionálními a místními veřejnými orgány o poskytnutí společného **financování ve výši 2,2 miliardy EUR** na výstavbu 107 km dlouhého průplavu o šířce 54 metrů, který spojí Seinu s řekou Šeldou. Vodní cesta propojí severní Francii, Belgii a Nizozemsko.

V dohodě jsou rovněž stanoveny dodatečné francouzské veřejné výdaje na projekt, práce by měly začít v letech 2021–2022.

Vysokokapacitní vodní cesta Seine-Nord bude rovněž těžit z finanční podpory Evropské unie odhadované na 2 miliardy EUR - což odpovídá 40% celkových nákladů projektu - v rámci nástroje pro propojení Evropy (CEF).



Sto let československé námořní vlajky



Marek Příkryl, Ing. Aleš Brožek

Dne 30. března 2020 si připomínáme sté výročí platnosti zákona č. 252/1920 Sb. o československé státní vlajce. Stalo se tak 30. března roku 1920 patrně v 18.45 hodin, kdy zákon Národní shromáždění československé přijalo ve druhém čtení. Do té doby se používala zemská bílo-červená vlajka.



Bílo-červeno-modrá vlajka vlála na československých námořních lodích od roku 1920 až do roku 1993



Ještě původní červeno-bílá zemská vlajka československých legií ve Vladivostoku

Zajímavostí je, že velikost modrého klínu se testovala na parnicích Pražské paroplavební společnosti 28. a 29. září 1919, a to zásluhou Ing. Antonína Valšíka. To však klín dosahoval pouze do jedné třetiny. O protažení klínu do poloviny, čímž vznikla podoba vlajky, jak ji známe dnes, se zasloužil František Kysela. Prvotní návrh s modrým klínem pochází od učitele a archiváře Jaroslava Kursy.

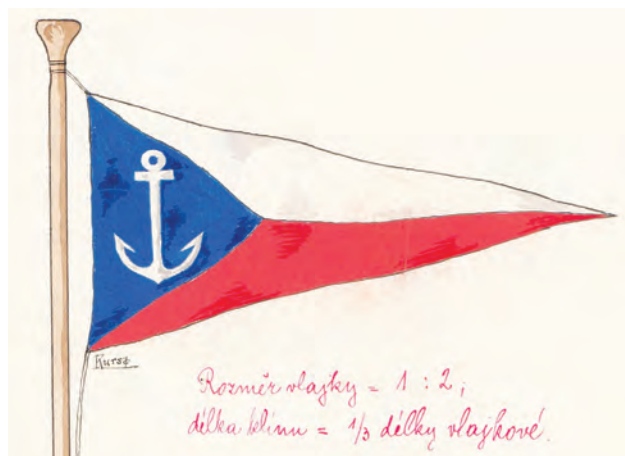


Vedoucí námořního odboru
Ing. Antonín Valšík

Ing. Antonín Valšík o důvodech, proč byla zvolena vlajka s klínem, řekl poslancům v březnu 1920, když se stále ozývaly kritické hlasy na vlajku, řekl toto: „Byl jsem pozván k anketě do druhé její schůze a našel jsem ji v tom stavu, že se usnesla do prvotních českých barev červené a bílé vložit prvky, které pokládala vzhledem ke vzniku českého státu za nutné, ale dospěla tím do chaosu, který se velice blížil exotickým vlajkám, které jsou typické tím, že nemají vážnosti a neodpovídají důstojnosti státu, jak by měly. Upozornil jsem na to pány a tím jsme se postavili na přesné stanovisko, vycházející ze staré české vlajky červenobílé. Aby se vyhovělo přání

NS, připojili jsme barvu modrou. Došli jsme k názoru, že vzhledem k útvaru a ku vzniku naší republiky je nutno dát barvu modrou na čestné místo a dali jsme tedy ten modrý klín při žerdi, čímž vznikla forma vlajky, která se stala návrhem státním. Byl jsem toho vinen já, že původně vznikla vlajka, která činila dojem vskutku trochu toporný, a sice z toho důvodu, že jsme chtěli dát tomu klínu nějaké snadno pochopitelné rozměry, které by se v předpisech jednoduše nechaly vyjádřit. Vyhovena byla vlajka, jezdily pod ní dva parníčky asi 4 dny na Vltavě a pozorovali jsme tu vlajku jak v přírodě, tak ve městě za svitu slunce i za večerního šera a shledali jsme, že svým seskupením i tvarem co vlajka vyhovuje, poněvadž je zdaleka rozeznatelná, působí určitým vážným dojmem a liší se od všeho toho, co již stává, nebo co by jí mohlo dát výraz jakési malichernosti.“

Málo je známo, že námořní odbor ministerstva národní obrany, který vedl Ing. Antonín Valšík, navrhl v létě 1919 speciální vlajky. Vycházely z bílo-červené vlajky s třetinovým klínem a např. na přístavní vlajce měla být bílá kotva.



Návrh přístavní vlajky od kapitána Antonína Valšíka

Zákonem č. 316 z 15. dubna 1920 se státní vlajka stala i vlajkou námořní. Chvilí trvalo, než tuto skutečnost zaregistroval i svět. Není se tedy co divit, když po příplutí s/s Legie do Colomba vyšla v místních novinách informace s titulkem „Legie, Prague, vlajka neznámá“ (ze vzpomínek kpt. Holuba).



Námořní loď s/s Legie již s novou československou vlajkou

Vlajka československých vojenských plavidel byla definována vládním nařízením č. 123 z 20. srpna 1930. Šlo o státní vlajku s malým státním znakem v horním rohu u žerdi.



Největším vojenským plavidlem Československa byla hlídková loď *President Masaryk*

Vládním nařízením č. 29 ze dne 10. června 1955 o vlajce plavidel ozbrojených sil Československé republiky byl malý znak v rohu u žerdi „uvězněn“ v rudé pěticípé hvězdě, a zrušil jej zákon č. 163 ze 17. listopadu 1960.



Vlajka československých vojenských plavidel

Vzhledem k tomu, že Česká republika zřejmě porušila zákon o rozdělení Československa, který nedovoluje převzetí státních symbolů bývalé federace, můžeme se z naší vlajky těšit i dnes. Byla schválena Českou národní radou 17. prosince 1992 v rámci Zákona o státních symbolech (3/1993).



Vlajka československých „socialistických“ vojenských plavidel



Známky k výročí 100 let české vlajky

Foto a ilustrace: sbírka nakladatelství Mare-Czech, Aleš Brožek, Vlastislav Ringel a časopis *Vodní cesty a plavba*

Dobrovolníci pomohli uklidit břehy orlické přehrady

Dne 15. února proběhla dobrovolnická akce „Uklidme Orlík!“, kterou pořádal státní podnik Povodí Vltavy ve spolupráci s Českým svazem ochránců přírody a s Českým rybářským svazem. Akce se zúčastnilo bezmála 400 dobrovolníků z řad široké veřejnosti a zapojil se do ní také ministr zemědělství Miroslav Toman, v jehož kompetenci je i vodní hospodářství. Všem společně se podařilo naplnit odpady přibližně 600 stolitrových pytlů a posbírat cca 30 tun objemného odpadu; výrazně tím pomohli vyčistit břehy vodní nádrže Orlík.

„Vítám tuto iniciativu ve prospěch čistoty naší největší vodní nádrže a přírody vůbec. Děkuji dobrovolníkům za to, že přišli ve svém volnu, aby přiložili ruku k dobrému dílu. Jsem přesvědčen, že nám to voda a příroda vrátí, a že si tuto naši péči zaslouží. Zároveň bych apeloval na ty spoluobčany, kteří navštěvují tuto nádhernou vodní nádrž a neuklízí po sobě, aby tak pro příště učinili. Jde přeci o životní prostředí nás všech“ podotkl přímo z břehu Orlíka ministr Toman.

„Dnešní akci bylo možné uskutečnit díky pokleslé hladině vody v nádrži Orlík, kterou bylo nutné snížit z důvodu realizace opravy lodního výtahu na hrázi Orlíka a také kvůli prohrábce dna v lokalitě Podolsko-plavební komora Kořensko pro zajištění plavebních hloubek. Rozhodli jsme se proto využít tuto jedinečnou příležitost, a společně vyčistit břehy od nahromaděných odpadků. Do zahájení opětovného napuštění nádrže nám zbývá už

jen několik dnů a sami uklidit rozlehlé břehy nezvládneme, proto jsme pozvali dobrovolníky, a velmi nás těší i osobní účast pana ministra Miroslava Tomana a jeho spolupracovníků. Všem patří naše poděkování“, upřesnil generální ředitel Povodí Vltavy Petr Kubala.

Organizačně proběhl sběr odpadu na přibližně 45 lokalitách podél obou břehů vodní nádrže.



Povodí Vltavy dokončilo první etapu zajištění plavebních hloubek pod vodním dílem Kořensko

Ing. Jan Šimůnek – Povodí Vltavy, státní podnik

Vodní cesta mezi Českými Budějovicemi a nádrží VD Orlík se buduje již od roku 2008. Její hlavní součásti vznikly ve 3 etapách, a to:

- úsek České Budějovice - Hluboká nad Vltavou (2008-2010),
- úsek Hluboká nad Vltavou – VD Hněvkovice (2011-2013),
- úsek VD Hněvkovice – Týn nad Vltavou (2009-2017).

Těmito stavebními opatřeními v celkové hodnotě přes 2 miliardy korun vznikla souvislá vodní cesta v délce 37 km. S navazující nádrží VD Orlík se pak jedná o souvislou vodní cestu v délce dokonce 93 km. Propojení mezi hladinou Vltavy u Týna nad Vltavou a hladinou nádrže VD Orlík obstarává VD Kořensko, které bylo plánováno již při výstavbě celé vltavské kaskády, ale vzniklo až v souvislosti s výstavbou Jaderné elektrárny Temelín, a to počátkem 90. let 20. století. V posledních letech se ovšem problém s nedostatečnou a hlavně celoroční propojeností hladin VD Kořensko a VD Orlík naplno projevil, a to do té míry, že z toho dochází k přerušení plavby. V dlouhodobém průměru má tedy podkročení plavební hloubky pod VD Kořensko četnost 28,4%. V posledních 4 letech je tato četnost dokonce 52,3%.



Nedostatečné plavební podmínky byly patrné i při pohledu pouhým okem. Foto: Radek Zidek

Řešením je provedení prohrábků pod VD Kořensko. Limitujícím faktorem pro řešení prohrábek je kóta dolního záporníku stávající plavební komory. Plavební dráha se tedy navrhuje v návaznosti na tuto kótu, protože větší (hlubší) prohrábka by nepřinesla žádné další zlepšení, přitom se jedná o prohrábků v tvrdých (skalních) materiálech. Zlepšení situace provedením prohrábků je markantní – z průměrných 28,4% přerušení plavby v plavebním období na pouhých 2,5%, přičemž výsledek je navíc silně ovlivněn extrémní situací v roce 2018. Ve všech ostatních sledovaných letech by - při existenci plánované prohrábků - bylo přerušení plavby v plavebním období rovno nule.

Parametry prohrábků

Projektová dokumentace vyhotovená společností VH-TRES spol. s r.o. je členěna na tři inženýrské objekty. IO 01 řeší nedostatečné hloubky úseku koryta Vltavy pod vodním dílem Kořensko. Daný úsek koryta je již součástí nádrže níže ležícího VD Orlík. Plavební úprava úseku koryta spočívá ve vytvoření prohloubené plavební kynety v rámci širšího koryta s výškovou návazností na kótu dolního záporníku existující plavební komory na VD Ko-

řensko, tj. 343,80 m n. m.

Podle přílohy č. 2 části 1 písm. b) bodu 2 zákona č. 114/1995 Sb., o vnitrozemské plavbě, v platném znění (225/2017 Sb.) je úsek Vltavy mezi ř. km 241,4, České Budějovice) a ř. km 91,5 (Třebeňovice), včetně výústní části vodního toku Malše (po ř. km 1,6) využívanou vodní cestou, určenou jen pro plavidla o nosnosti do 300 tun. Vyhláška č. 222/1995 Sb., o vodních cestách, plavebním provozu v přístavech, společné havárii a dopravě nebezpečných věcí, v platném znění, pak jednoznačně určuje, že „Dopravně významná využívaná vodní cesta uvedená v příloze č. 2 části 1 písm. b) bodu 2 zákona je vodní cestou I. třídy.

Proto základní šířka plavební kynety 20 m bude v obloucích rozšířena na vnitřní straně o hodnotu $e = L^2/R$, kde L je návrhová délka plavidla (pro plavidlo tř. I je $L = 38,5$ m) a R je poloměr oblouku. Uplatněné rozšíření v projektu $e = 2,5$ m ($R = 300$ m) a $e = 2,0$ m ($R=380$ m). Plavební kyneta byla navržena se svahy 1:2,5. Osa plavební dráhy a této plavební kynety se skládá z kružnicových oblouků a přímé, sleduje místa nejnižších hloubek s omezením nutností dodržet parametry plavební dráhy pro I. klasifikační třídu ($R_{\min} = 300$ m). délka plavební úpravy v ose: 1862,2 m

základní šířka plavební kynety: 20 m
sklon svahů plavební kynety : 1:2,5
kóta dna: 343,8 m n. m.

současná minimální plavební hladina plavidel: 347,0 m n. m.
upravená min. plavební hladina plavidel podle projektu: 345,40 m n. m.
minimální poloměr plavební dráhy: 300 m
rozšíření dráhy v obloucích na vnitřní straně
rozšíření dráhy přes výtoky vodní elektrárny
usměrňovací výhony počet: 11 ks

Hlavní objemy:
vykopávka: 28 600 m³
odvoz mimo lokalitu: 18 000 m³
objem výhonů: 330,5 m³
objem násypu: 1366,1 m³
deponie: 10 600 m³

Technologie provádění výkopových prací musí zohlednit hydrologický režim daného úseku toku v dané období provádění stavby – předpoklad ½ října až ½ dubna. Režim během předpokládaných nižších průtoků je takový, že VE Kořensko pracuje cyklicky. Několikahodinovou odmlku (cca do 4 hodin), tedy dobu nulového průtoku, střídá v tomto režimu několikahodinový provoz VE, která vyčerpá manipulovatelnou zásobu vody ve zdrži VD Kořensko, elektrárna zastaví, a zdrž se opět plní do dalšího spuštění elektrárny.

Provádění stavby se předpokládá výkopem rozpojené zeminy nebo navětralé horniny a bouráním zdravé skály. Pro způsob bourání přichází v úvahu bourání těžkými pneumatickými strojními kladivý (hlavní objem), případně doplněné o lokální odstřel. Dočasný přebytek bouraniny se uloží v mezideponiích na levém břehu, přičemž se bude průběžně odvážet po upravené (zpevněné) ploše levého břehu k výjezdu resp. deponii.

V místech výškově výrazně nevyrovnaných břehů s hrozícím nebezpečím nestacionárních směrů proudění se navrhuje nízké kamenité příčné hrázky (výhony) ke

stabilizaci proudu i potlačení zanášení plavební kynety. Výhony jsou navrženy jako tzv. inklinantní, jsou podélnou osou orientovány otočením v úhlu 10° proti proudu. Pro konstrukci výhonů se použije místní vybouraný kamenný materiál. V příčném řezu bude výhon lichoběžníkového profilu s korunou šíře 2 m, kdy návodní svah bude ve sklonu 1:2, zatímco povodní ve sklonu 1:3.

Plavební značení

Plavební dráha se bude při poklesu hladiny v nádrži VD Orlík pod kótu 347,60 m n. m. vyznačovat plovoucími bóje s souladu s vyhláškou č. 67/2015 Sb. (pravidla plavebního provozu). Plovoucí bóje se budou osazovat z lodě do paty plavební kynety. Dále se bóje osadí i u lokálních mělčin, které vystupující v rámci nádrže VD Orlík nad kótu 343,8 m n. m., a současně se nacházejí poblíž plavební dráhy (úsek říčního km 197,170 až 198,50 a u ponořeného stupně v ř. km. 194,4). Bóje bude osazovat správce toku.

značení v rámci stavební úpravy koryta:

- plovoucí bóje „zelený kužel“: 35 ks
- plovoucí bóje „červený válec“: 33 ks
- značka zelený kužel na pevné tyči L=5,4 m: 2 ks
- sdružené pevné značky (šířka plavební dráhy, příkaz a konec příkazu „zvláštní pozornost“) na pevné tyči L=3 m: 2 ks

značení v lokalitách mělčin v nádrži VD Orlík:

- plovoucí bóje „zelený kužel“: 5 ks
- plovoucí bóje „červený válec“: 8 ks

Úprava dolní rejdy

Na místo původně uvažovaných stavebních úprav stávajícího čekacího stání je pro plavbu za nižších hladin vody navrženo vybudování nového samostatného čeka-

cího stání níže po proudu. Pod vodním dílem Kořensko tak bude u levého břehu provedeno mírné rozšíření plavební kynety a na okraji tohoto rozšíření bude provedeno osazení řady nových vyvazovacích daleb v počtu 12 ks. Dalby čekacího stání budou zapuštěny a zabetonovány do skalního dna do hloubky 2 m. Šest z dvanácti daleb bude prodlouženo výstražnou tyčí s navigačním znakem. Na zábradlí stávajícího čekacího stání bude nainstalováno druhé dolní návěstidlo o třech světlech.

Příjezd na stavbu

Objekt řeší příjezdovou staveništní komunikaci mezi hranicí staveniště a silnicí 159, kudy se bude přepravovat těžký materiál do lomu Slavětice nebo jinam. Příjezd vede ve větší míře (mimo úseku panelové komunikace) v trase původní historické cesty ke korytu Vltavy a dnes zrušenému mlýnu Stružka.

2D matematický model proudění

V rámci projekčních prací byl zpracován doc. Dr. Ing. Pavlem Fošumpauem 2D matematický model proudění po realizaci plánovaných prohrábek pod VD Kořensko, jehož cílem bylo řešení posouzení proudových poměrů v dolní rejdě a navazujícím úseku řeky ve vztahu k nautickým poměrům (zajištění bezpečného plavebního provozu) pomocí kvantifikace rychlostí proudění (celkové a příčné složky rychlosti proudění). Matematický 2D model byl zpracován pro vybrané varianty převádění průtoku vodní elektrárnou a jezovými poli a pro vybrané varianty hladiny v nádrži Orlík. Výsledkem je potvrzení, že v oblasti dolní rejdy byly v rámci ustálených simulací vyhodnoceny vhodné plavební podmínky, a to pro všechny simulované průtokové a manipulační



Provádění těžby v korytě - pohled po proudu

situace. Směr proudění je za ustáleného stavu v podstatě ve směru osy plavební komory a v oblasti dělicí zdi dolní rejdy nebyla nikdy překročena limitní hodnota příčné složky rychlosti o velikosti 0,2 m.s-1.

Projednáni stavby v rámci stavebního řízení nebylo jednoduché, ale povedlo se dosáhnout povolení ve velmi krátké době. Nejdříve bylo nutné posoudit vliv záměru na životní prostředí prostřednictvím oznámení, které bylo kladně vyhodnoceno. Dále bylo nutné získat povolení výjimky ze základních ochranných podmínek zvláště chráněných druhů živočichů. Nakonec byla podána žádost o společné povolení na Krajský úřad Jihočeského kraje, v jehož území se stavba nachází, který následně vyhodnotil, že věc předá na Krajský úřad Středočeského kraje s ohledem na to, že lokalita prohrábky zasahuje do vzdutí nádrže VD Orlík, a tedy mělo by se jednat o změnu stavby vodního díla Orlík. Nakonec Krajský úřad Středočeského kraje společné povolení vydal.

Na základě výsledků výběrového řízení se zhotovitelem stavby stala firma PAS Natura s.r.o. Smlouva se zhotovitelem je sepsána dle mezinárodních standardů FIDIC RED BOOK. Staveniště bylo předáno v říjnu 2019 a termín dokončení je naplánován do začátku příští plavební sezony tedy roku 2021. Náklady na realizaci jsou 44 mil. Kč a jsou hrazeny z prostředků Státního fondu dopravní infrastruktury. V současné době jsou práce v korytě pozastaveny dle podmínek společného povolení stavby až do 31. října, kdy budou práce

obnoveny. Z velké části je již prohrábka provedena a materiál je odvezen na trvalou deponii na levém břehu nebo mimo staveniště dle podmínek smlouvy.

Když se vše podaří dle plánu, bude stavba dokončena během příští zimní odstávky a v další plavební sezóně by již nemělo docházet k jejímu přerušování.



Dočasná příjezdová komunikace pod vodním dílem



Pohled na dokončenou část úseku s výhony - pohled po proudu

Metrostav modernizuje lodní výtah pro rekreační plavbu na Orlíku

METROSTAV

Ing. Tomáš Beržinský – vedoucí projektu, METROSTAV a.s.

Součástí 450 m dlouhé a 91 m vysoké betonové hráze vodního díla Orlík je v pravé části vedle přelivu lodní výtah pro sportovní plavidla. Před sedmi lety se dočkal částečné rekonstrukce na povodňové straně hráze. Jako celek je ale dnes už krátký a v nevyhovujícím stavu. Na podzim proto začala jeho přestavba a prodloužení, které provádí pro státní podnik Povodí Vltavy tým divize 6. Metrostav se tak opět vrátil „na místo činu“. Orlík totiž před 58 lety vybudovali pracovníci národního podniku Vodní stavby, ze kterého byl Metrostav roku 1971 vyčleněn.

Lodní výtah na Orlíku je unikátní svou výškou přes 70 m a délkou 277 m. Přeprava plavidel v něm probíhá na sucho po kolejové dráze: ve stanici loď vpluje na plošinový vozík zanořený ve vodě. Obsluha ji k němu přiváže a elektrický naviják dotáhne vozík s lodí zavěšenou na kurtech na korunu hráze ke strojovně. Tam jej točna obrátí na druhou stranu, kde se po kolejích opět svezí do vody. Přepravení nejvýše 8,5 m dlouhé a tři metry široké lodi s hmotností do 3,5 tuny zabere téměř 20 minut. Kvůli nízké hladině vody v Orlíku bývá zdvihadlo v plavební sezóně často mimo provoz. Součástí přestavby výtahu, který nově umožní přepravu plavidel s hmotností až 6,6 tuny, je proto i prodloužení jeho návodní části o více jak 10 m směrem do nádrže. Velká část nových konstrukcí přitom bude pod úrovní zásobní hladiny vod-

ního díla a za běžného provozu se skryje pod hladinou.

Staveniště jsme převzali v polovině října, práce jsme ale mohli zahájit, až když vodohospodáři upustili Orlík skoro o 10 metrů, což budilo velký zájem veřejnosti. Zatímco břehy přehrady navštěvovali starousedlíci z potopených domů, jejichž základy jsou dnes vidět, či hledači kovů, my jsme bourali původní kolejovou dráhu lodního výtahu a prováděli práce speciálního zakládání pro její prodloužení. To již v této plavební sezóně umožní proplavení lodí při hladině vody v nádrži až o 3,5 m nižší, než šlo dosud.



Bourací práce původní kolejové dráhy lodního výtahu



Dokončovací práce na modernizaci kolejové dráhy lodního výtahu Orlík pro sportovní plavbu

Atypická konstrukce výtahu

Stavba nesmí omezit lodní provoz, takže veškeré činnosti včetně zpětného napuštění přehrady alespoň na minimální plavební hladinu jsme museli ukončit do dubna a již začátkem března začalo napouštění přehrady. Práce jsme ale nepřerušili. Zatímco se lodě budou přepravovat starým zdvihadlem, začneme přípravné a projektové práce na novém výtahu tak, aby jeho vozík bylo možné vyrobit v roce 2021 a do dubna 2022 osadit a zprovoznit. Bude to výjimečná, atypická konstrukce a její návrh bude velmi složitý. Zajímavostí a pro nás i novinkou byla pokládka kolejnic na rekonstruovanou a prodlouženou dráhu z vodostavebního a mrazuvzdorného železobetonu. Museli jsme je totiž nechat ohnout tak aby co nejlépe přilnuly k betonové konstrukci a zajistili co nejhladší průjezd vozíku. To na vodohospodářských stavbách opravdu běžně neděláme.



Lodní výtah na VD Orlík přepravuje lodě již přes 50 let



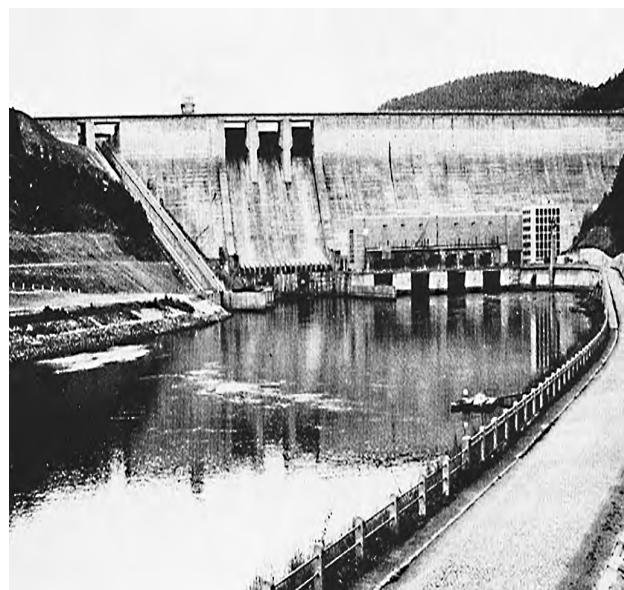
Dokončovací práce pro usazení nové kolejové dráhy lodního výtahu



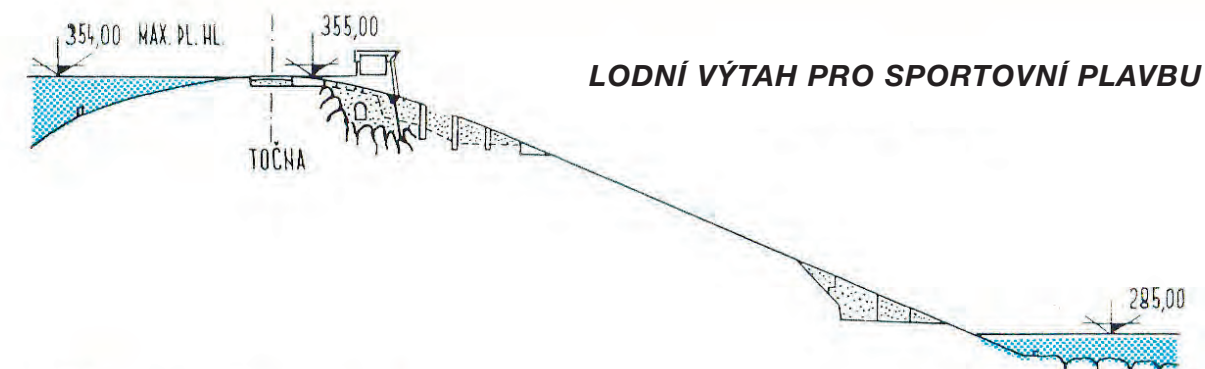
Dokončovací práce pro usazení nové kolejové dráhy lodního výtahu

V souběhu s lodním zdvihadlem a novými přelivy

Modernizace lodního výtahu je úzce koordinovaná nejen se související stavbou, jež přehradu Orlík zabezpečí před účinky velkých vod, ale nesmí ovlivnit ani plánovanou výstavbu paralelního vanového zdvihadla pro lodě s maximální délkou 44 m a výtakem do 300 tun. Počítalo se s ním sice už při návrhu hráze, dokončen byl ale jen betonový žlab pojezdne dráhy. Divize 6 Metrostavu má za sebou historicky bohaté zkušenosti z vodohospodářských staveb. Ti před téměř 60 lety totiž dokázali přehradu dokončit nejen kvalitně, ale také o osm měsíců dříve, než bylo původně plánováno. Divize 6 má za sebou historicky bohaté zkušenosti z vodohospodářských staveb. Kolegové jsou proto přesvědčeni, že i přes pokládku kolejí, se kterou se zatím nesetkali, budou na vodním díle Orlík stejně úspěšní jako jejich předchůdci a navzdory celosvětové pandemii a různým omezením se podařilo dokončit stavební část této zakázky včas podle původního harmonogramu.



Přehrada Orlík krátce po dokončení v roce 1961



LODNÍ VÝTAH PRO SPORTOVNÍ PLAVBU



LODNÍ ZDVIHADLO PRO VELKOU PLAVBU

VD Orlík – plavební zařízení

Schéma lodního výtahu pro sportovní plavbu a plánovaného lodního zdvihadla na VD Orlík pro velkou plavbu

Modernizace přelivu

Největší českou přehradu čeká také stavba nového bezpečnostního přelivu (vizualizace). Po úpravách by tak orlická hráz měla ustát i desetitisíciletou vodu s průtokem vody až 5300 m³ za sekundu. Nový přeliv má vzniknout vedle přehrady mimo její stávající těleso, na vrchu a bude se skládat ze tří přelivných polí. Pod hrází pak vyústí do velkého betonového koryta. Přehrada má přelivy samozřejmě od chvíle, kdy byla navržena. Těmi současnými může ale protékat přibližně 2100 m³ vody, a to je méně než při povodních v roce 2002 – tehdy se přehradou řinulo o tisíc kubíků vody za sekundu více. Nový

přeliv samozřejmě povodním nezabrání, ale při extrémních situacích dosáhne snížení zátěže na vodní dílo a tím i dalšího zvýšení jeho bezpečnostních parametrů. Během roku 2014 odborníci z Povodí Vltavy také zvažovali, jak vylepšit kapacitu Vltavské kaskády pro případ povodní. Zamýšlela se dokonce varianta, že by orlická přehrada byla vypuštěna a sloužila jako suchý poldr. Na Českém vysokém učení technickém (ČVUT) vznikla k tématu dokonce studie. A nakonec zvítězila varianta, kdy se pouze zvýší retenční prostor nádrže. Mimochodem povodeň z roku 2002 by nedokázal zachytit ani zcela vypuštěný Orlík.



Vizualizace bezpečnostního přelivu VD Orlík

Foto: archiv METROSTAV a.s. a státní podnik Povodí Vltavy

Ředitelství vodních cest ČR oslavilo 22. narozeniny



BUDUJEME VODNÍ CESTY PRO 21. STOLETÍ

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

Před 22 lety 1. dubna 1998 Ministerstvo dopravy obnovilo Ředitelství vodních cest ČR a pověřilo jej realizovat investice pro z kvalitnější infrastruktury sítě českých vodních cest a zlepšit tak podmínky pro provoz plavby. Výročí slavíme společně s našimi dodavateli prací, kdy i za nouzového stavu státu pokračuje výstavba na 5 staveništích na Vltavě, Labi i Baťově kanále.

Když 1. dubna 1998 ministr dopravy a spojů prof. Ing. Petr Moos zakládal organizační složku státu Ředitelství vodních cest ČR, navázal tak na tradici Ředitelství pro stavbu vodních cest sahající do roku 1902, kdy bylo založeno ve Vídni a pokračovalo i po osamostatnění státu v Praze. Do roku 1949, kdy bylo zrušeno, bylo postaveno 28 zdymadel a byl tak vytvořen základ dnešního splavného Labe a Vltavy.

Během 22 let se podařilo prodloužit rekreační vodní cestu z nádrže Orlík o 33 km do Českých Budějovic, kde Ředitelství vodních cest ČR postavilo první čtyři nové plavební komory v České republice po 25 letech. Ve spolupráci s krajskou samosprávou a s.p. Povodí Moravy se podařilo obnovit vodní cestu Baťův kanál na Moravě a vytvořit z ní nový turistický fenomén. Řada investic směřovala i do přístavů, a to nejen aby na základě zkušeností z ničivých povodní roku 2002 zajistily bezpečnou ochranu lodí, ale zejména svou veřejnou službou vytvářely zázemí pro rekreační plavbu. V roce 2016 Ředitelství vodních cest ČR převzalo provoz lodní přípráže na Labi unikátním remorkérem BESKYDY, jediným zachovaným zadokolesovým 60 let starým remorkérem. Zachránil se tak veřejný provoz technické památky zlepšující proplutí kritického úseku Labe bez zdymadel v suchých obdobích.

„Velice si cením vynikající spolupráce se zhotoviteli na všech běžících stavbách, kdy i přes mimořádná opatření za nouzového stavu se daří zachovat stavební práce a v zásadě držet plánované harmonogramy. Děkuji všem pracovním týmům za nasazení, aby naše hospodářství stále běželo a vznikala dopravní infrastruktura, která bude sloužit po další desetiletí,“ uvedl Lubomír Fojtů, ředitel Ředitelství vodních cest ČR. „Práce pokračují jak na nových

mostech přes plavební kanál na Vltavě, přes které první automobily přejedou již v polovině roku, ale také na unikátní Hořínské plavební komoře. Do provozu se dočasně vrátí v červnu a během roku 2021 spolu s novými mosty umožní nerušenou plavbu vysokých lodí až do Prahy. Další most přes Labe se staví mezi Valy a Mělicemi u Přelouče a i zde by měl být provoz přes most v polovině letošního roku obnoven. Nezapomínáme ani na Baťův kanál, kde se rozrůstá moderní přístav ve Veselí nad Moravou,“ dodal.

V letošním roce se plánuje zahájení dalších staveb 10 přístavišť pro rekreační plavbu na Labi a stavební stroje začnou budovat dlouho očekávané prodloužení Baťova kanálu na jih do Hodonína.

„Cílem Ředitelství vodních cest ČR je vytvářet podmínky pro všechny druhy vodní dopravy, od nákladních lodí přes osobní výletní a kabinové lodě až po malá rekreační plavidla. Všechny lodě potřebují spolehlivé plavební podmínky a proto úzce spolupracujeme s Ministerstvem dopravy na kompenzačních opatřeních ke koncepci vodní dopravy tak, aby mohla být v blízké době vládou ČR schválena a otevřela se konečně cesta k úspěšnému získání povolení a následné výstavbě strategických staveb Plavebního stupně Děčín i prodloužení Labe do Pardubic, bez nichž se plavba v České republice neobejde,“ doplnil Lubomír Fojtů.



Na Baťově kanále ŘVC postavilo doposud největší rekreační přístav Petrov



Jednou z nejvýznamnějších investičních akcí ŘVC bylo splavnění Vltavy mezi VD Orlík a Českými Budějovicemi



ŘEDITELSTVÍ
VODNÍCH
CEST
ČR



ŘEDITELSTVÍ
VODNÍCH
CEST
ČR

BUDUJEME VODNÍ CESTY PRO 21. STOLETÍ

Významné stavby Ředitelství vodních cest za poslední rok

Ing. Lubomír Fojtů, Ing. Jan Bukovský, Ph.D.

Ředitelství vodních cest ČR má za sebou rok 2019, který byl mimořádně úspěšný. V tomto roce dosáhla investiční činnost objemu 1,2 mld. Kč, nejvíce v oblasti infrastruktury vodních cest od roku 2010. Je to díky dokončení náročné projektové přípravy vykonávané během posledních let zejména v oblasti projektu komplexního zvýšení parametrů Vltavské vodní cesty mezi Mělníkem a Prahou. Výsledky také začíná přinášet dokončená příprava nových přístavů, konkrétně Veselí nad Moravou. Další 10 přístavišť na Labi a Vltavě je připraveno k zahájení v roce 2020.

Ředitelství vodních cest tak již nefinancuje jen projektování a studijní práce, ale efektivně vynakládá finanční prostředky státu zejména na realizaci konkrétních opatření zlepšujících kvalitu infrastruktury vnitrozemských vodních cest tak, aby provozovatelé vodní dopravy, jakožto její uživatelé, měli lepší podmínky pro zajišťování nezbytné dopravní obslužnosti na mezinárodní, celostátní i regionální úrovni.

Tato opatření jsou tedy zásadně systémová, protože přímo naplňují cíle Koncepce vodní dopravy, vzaté na vědomí Vládou ČR v září 2017. Přitom jsou komplexně řešeny jednotlivé problémy současných vodních cest. Samozřejmě nelze popřít, že na vodních cestách stále zůstávají další úzká místa, nicméně jejich odstraňování zůstává naprostou prioritou. Za prvořadý cíl je jednoznačně třeba označit realizaci Plavebního stupně Děčín. Tento proces je nicméně úzce svázán s finálním schválením Koncepce vodní dopravy, včetně kompenzačních opatření za negativní vlivy na soustavu Natura 2000, konkrétně zejména na šterkové náplavy. Možné negativní vlivy, které lze podle závěrů expertů kompenzovat, budou významným způsobem převáženy pozitivními vlivy, spočívajícími ve stabilizaci vodních poměrů koryta Labe, svázaného regulačními stavbami už před stoletími. Rozhodně přitom nelze zanedbávat zájmy ochrany přírody, a tedy například vyhlášení ochrany šterkových náplavů v lokalitě Porta Bohemica, i modrásků na Loukách u Přelouče je bezpochyby krok správným směrem. Konečně se tím vyjasnil rozsah ochrany dotčených biotopů a lze tedy plánovat konkrétní opatření, související s procesy povolování staveb bez rizika jejich zpochybnění z důvodu komplexní neznalosti veškerých souvisejících aspektů. Toto se týká i řešení plavebního stupně v Přelouči, který zajistí přístup k evropské síti vodních cest důležité pardubicko-hradecké aglomeraci. Zde je tedy nyní možné spustit proces strategického hodnocení SEA, který transparentně vybere nejlepší variantu splavnění.

Ředitelství vodních cest se věnuje i aktuálním tématům, jako je v prosinci 2019 vydané Sdělení Evropské komise ve věci tzv. „European Green Deal“. Tento dokument mimo jiné jednoznačně označuje vnitrozemskou vodní dopravu jako ekologicky šetrný dopravní mód, na

ktej je v příštím desetiletí nezbytné převést významnou část nákladních přeprav, jež jsou nyní poněkud neefektivně realizovány silniční dopravou za současného zbytečného čerpání omezené kapacity dostupné infrastruktury silnic a dálnic. Vodní doprava přitom může využívat nízkoemisní až bezemisní pohony. Další příležitosti ekologizace dopravy nabízí vnitrozemská vodní doprava v rámci tzv. citylogistiky, a to šetrnou obsluhou center měst (hlavně zásobování, ale i odvoz odpadů). K celkovému zefektivnění technologie provozu vnitrozemské plavby přispěje i další významné zvýšení úrovně digitalizace, což je ostatně další ze základních priorit Evropské komise v nadcházejícím období. Zásadním předpokladem přitom zůstává nezbytnost zajištění kvalitní infrastruktury vodních cest, což umožní efektivní a ekonomicky rentabilní podmínky. Samozřejmě nelze opomenout bezpečnostní aspekty a nezbytná zázemí pro vodní dopravu. Proto jsou projektována a realizována nová čekací stání u plavebních komor, veřejná vývaziště, i servisní centra pro plavidla. V pozadí zájmu přitom nezůstávají ani potřeby rychle se rozvíjející a expandující rekreační plavby. V tomto ohledu je třeba zmínit především záměr prodloužení Baťova kanálu a výstavby lodních zdvihadel Slapy a Orlík.

Není ambicí tohoto článku věnovat se detailům výše uvedených projektů vzhledem k rozsahu této problematiky. Podrobněji se jimi budou zabývat samostatné příspěvky.

Zvýšení parametrů Vltavské vodní cesty mezi Mělníkem a Prahou

Tato akce, vedená jako jedna ze tří strategických akcí infrastruktury sítě TEN-T v České republice, má za cíl konsolidovat parametry Vltavské vodní cesty s Labskou tím, že se zvýší ponory z 1,80 m na 2,20 m a podjezdné výšky mostů ze 4,50 m na 7,0 m. Tím se zvýší efektivita nákladní dopravy a rozšíří se i portfolio osobních lodí a plovoucích hotelů, které budou moci navštívit Prahu. V neposlední řadě tento projekt přispěje k významnému zvýšení bezpečnosti plavby na tomto úseku.



Spolufinancováno Nástrojem Evropské unie pro propojení Evropy

Úprava ohlaví plavební komory Hořín

Klíčové omezení vstupu na Vltavou vodní cestu představovalo více než 100 let dolní ohlaví plavební komory Hořín. Akce „Úprava ohlaví plavební komory Hořín“, spolufinancovaná EU Nástrojem pro propojení Evropy CEF (Connecting Europe Facility), byla zahájena na jaře 2019 a po zahájení odstávky velké plavební komory v červenci 2019 započaly v plném rozsahu bourací práce na dolním i horním ohlaví, které nejenže umožní podjezdnou výšku

7,0 m, ale také zajistí standardní evropskou šířku ohlaví 12 m. Během roku 2019 byly rozebrány kamenné konstrukce ohlaví a jednotlivé stavební kameny byly očíslovány, aby je bylo možné vrátit zpět na původní místo; dále byly vybourány původní betonové a železobetonové nosné konstrukce stěn i mostu a byla vybudována nová stěna v dolním ohlaví. Ta bude usměrňovat zaplouvání do velké plavební komory i největším lodím.

V lednu 2020 byly v horním ohlaví dokončeny práce na vyzdívání nových vrátných výklenků a byla osazena nová ocelová vrata. Nyní se dokončují konstrukce tak, aby v březnu bylo možné ohlaví zatopit. Na dolním ohlaví s budoucím zdvižným mostem jsou práce podstatně náročnější. Již se dobře rýsuje železobetonová konstrukce ohlaví a opěr mostu a dokončuje se úprava rejdy. V dubnu by již měla být jímka odstraněna, plavební komora se zatopí vodou, a z lodě budou osazena nová vysoká dolní vrata. Ještě předtím, než 12. června 2020 opět plavební komorou proplují velké lodě, bude na své místo osazena nová ocelová konstrukce zdvižného mostu. Během plavební sezóny budou až do 11. října 2020 pokračovat práce na technologiích a kamenici budou osazovat kamenný obklad na most tak, aby



Osazení horních vrat plavební komory Hořín

mohla plavba pokračovat. Jakmile se v říjnu na celé vodní cestě plavba zastaví, poběží dokončování všech konstrukcí s cílem uvést plavební komoru do plného provozu na jaře 2021, a to včetně zdvižného mostu přes dolní ohlaví.

Zabezpečení podjezdných výšek na Vltavské vodní cestě

Na jaře roku 2019 se rozběhly práce na kompletní přestavbě prvních šesti mostů přes plavební kanál Vraňany – Hořín. Tyto mosty se do dnešního dne se změnil k nepoznání. Od ledna letošního roku navázaly práce na zbývajících dvou mostech Vrbno a Zelčín. Na začátku plavebního kanálu, bezprostředně za povodňovým uzávěrem ve Vraňanech, vyrůstá nový zdvižný silniční most. Po dobu jeho výstavby byla doprava převedena na souběžné mostní provizorium, přeloženy jsou inženýrské sítě a dnes již jsou vybudovány konstrukce pro rozšíření profilu kanálu a betonové opěry nového mostu. Během únorové a březnové odstávky plavebního kanálu budou jeho původní zdi odstraněny a koryto bude upraveno do definitivní podoby. Vlastní montáž mostovky je plánována na duben.

Most na silnici III. třídy v Lužci bude přemístěn do nové polohy dál od zástavby obce. Zde se aktuálně dokončují betonové opěry na výšku mostu 7,0 m. Na konci března by měl těžký jeřáb osadit novou ocelovou mostní konstrukci. Pak už bude zbývat dokončit komunikace na obou březích a následně bude možné starý most definitivně odstranit.

Původní železniční most v Lužci byl demontován obřím jeřábem za značného zájmu médií i veřejnosti 5. 11. 2019. Dnes na jeho místě probíhá betonáž opěr nového zdvižného mostu. Jeho ocelová konstrukce by měla být na tyto opěry osazena během dubna. Železniční trať bude kompletována s cílem obnovit provoz do konce června. Vlastní zprovoznění zdvižného zařízení pak bude vyžadovat ještě několik měsíců práce.



Staveniště modernizace plavební komory Hořín



Starý a nový silniční most v Lužci nad Vltavou



Nový silniční most Chramostek

Na druhém silničním mostě v Lužci, který bude zdvižný, bude ocelová nosná konstrukce osazována jako na prvním v pořadí, a to v polovině února. Nové železobetonové opěry jsou hotové, během únorové a březnové odstávky s vypuštěným kanálem bude pode dnem dokončen multikanál pro inženýrské sítě a koryto bude uvedeno do finálního stavu.

Posledním mostem v řadě, který je zároveň prvním s mostní konstrukcí na úrovni 7 m nad hladinou, je hospodářský most Chramostek. Zde došlo k navýšení opěr, na které se vrátila původní ocelová konstrukce z roku 1905 a dnes se už dokončují nájezdové rampy.

Celý soubor všech mostů přes plavební kanál Vraňany – Hořín se realizuje tak, aby na jaře 2021, současně s dokončenou plavební komorou Hořín, mohly vysoké lodě celý plavební kanál proplout. Na mostech přes plavební kanál Troja – Podbaba v Praze začnou práce asi v polovině letošního roku.

Zvýšení ponorů na Vltavské vodní cestě

První fází zvýšení dostupných hodnot ponorů pro plavidla ze současných 1,80 m na 2,20 m bylo prohloubení říční části od Mělníka až po přístav Praha - Radotín.

Během roku 2019 byly postupně prováděny prohrábký měkkého materiálu i skalního podloží a veškerý materiál byl odvážen na palubě nákladních lodí. Obtížné situace nastaly v okolí Karlova mostu, kde bylo identifikováno množství archeologických nálezů. Nalezeny byly četné zbytky Juditina mostu i staršího mostu dřevěného, které dnes už zkoumají archeologové v laboratořích. Konstruktivní spolupráci všech partnerů se podařilo nalézt řešení s využitím sacích bagrů a postupného odkrývání podloží, kdy nedošlo k žádnému znehodnocení památek, a zároveň se dosáhlo potřebných hloubek v plavební dráze.

Koordinace prací nebyla jednoduchá, protože vlivem souběhu staveb s omezením plavebního provozu bylo nutné práce přerušovat, avšak nakonec se masivním nasazením techniky zhotovitelům podařilo převážný objem prací dokončit, a na jaře 2020 se dokončí dílčí práce v úseku Vltavy severně od Prahy.

Při řešení plavebního kanálu Vraňany – Hořín dosud probíhá projektování, neboť je třeba zohlednit řadu často protichůdných požadavků. Plavební kanál musí nabídnout vhodné nautické parametry pro plavbu, kdy dnes má extrémně malý profil, zároveň je však chráněn jako technická památka, současně široce ovlivňuje hladinu podzemních vod v okolí, a zároveň je třeba jeho prohloubení realizovat během minimálního omezení plavebního provozu.



Prohrábký plavební dráhy na Vltavě v Praze u Branického mostu

Modernizace rejd plavební komory Štvanice

Nově upravené rejdy plavební komory Praha – Štvanice jsou první stavbou zvýšení parametrů Vltavy, která je téměř dokončena. V dolní rejdě byla z manipulační plošiny vybudována svíslá zeď z převrtávaných pilot, následně nad hladinou vody obložená kamenem. Na konci roku 2019 byla manipulační plošina odtěžena, a bylo komplexně dokončeno čekací stání pro lodě délky až 137 m, jakož i samostatné čekací stání pro malá plavidla. V horní rejdě vyrostly nové dalby pro samostatné čekací stání malých plavidel, s bezpečně dostupnými úvaznými prvky. Tato druhá nejvytíženější plavební komora v republice je tak připravena pro bezpečnější provoz i nárůst počtu nákladních, velkých osobních i rekreačních plavidel.



Dokončené nové dolní ohlavi plavební komory Štvanice

Silniční most přes Labe mezi Valy a Mělicemi

V srpnu roku 2019 definitivně dosloužilo původní vojenské mostní provizorium Bailey Bridge z období 2. světové války, které spojovalo oba břehy pro pěší a cyklisty i pro provoz osobních automobilů. Na jeho místě byly v České republice ojedinelou technologií beraněných železobetonových pilot založeny nové pilíře a opěry 196 m dlouhého mostu, který již nebude mít žádné pilíře v řece a umožní tak nejen bezpečnou plavbu velkých lodí do Pardubic, ale také zlepšit průchod velkých vod. Stavba je budována - při spolufinancování ve výši 23 % z rozpočtu Pardubického kraje - jako předstihová investice pro budoucí splavnění Labe do Pardubic. V prosinci 2019 a lednu 2020 byla ve dvou postupných výsuvech po provizorních podpěrách v řece nová ocelová konstrukce vysunuta ze strany Mělic, kde byla svařována z menších dílů, do Valů na druhém břehu Labe. Další dokončovací práce na vlastním mostě i na zemním tělese a komunikacích na obou březích pokračují tak, aby v červnu 2020 byl most zprovozněn.



Položení mostovky



Dokončování horního oblouku nového mostu

Rekreační přístav Veselí nad Moravou

Ředitelství vodních cest nezapomíná ani na Baťův kanál, kde 21. ledna 2020 premiér České republiky Andrej Babiš slavnostně zahájil stavbu modernizace přístavu Veselí nad Moravou. Před 20 lety zde plavba na Baťově kanále začínala a dnes se sem vracejí stroje, aby přístav trojnásobně rozšířili, vybavily jej novými pevnými i plovoucími moly umožňujícími bezpečné vyvázání plavidel, a v neposlední řadě také servisním centrem s odběrem odpadních vod i stabilní čerpací stanicí pohonných hmot. Přístav přinese tak nejen obdobnou kvalitu přístavních služeb, jakou před pěti lety nastavil přístav Petrov, ale také pozvedne služby pro ekologickou plavbu na Baťově kanále.

Práce jsou organizovány tak, aby první část rozšíření proběhla během odstávky v období do dubna 2020. Během plavební sezóny bude přístav již v drobně rozšířené podobě sloužit lodím návštěvníků. Dokončení pak bude v další plavební odstávce na přelomu let 2020 a 2021.



Slavnostního výkopu stavby rekreačního přístavu Veselí nad Moravou se ujal premiér Andrej Babiš spolu s ředitelem Ředitelství vodních cest ČR Lubomírem Fojtů



Dokončovací práce 1. etapy modernizace rekreačního přístavu před zahájením plavební sezóny

Největší český jeřáb osadil nový most přes plavební kanál v Lužci nad Vltavou

Během nouzového stavu státu nadále pokračují stavební práce a největší český jeřáb o nosnosti 1750 tun osadil 19. března na své místo nový most překlenující plavební kanál v Lužci nad Vltavou. Ředitelství vodních cest ČR zde buduje projekt na zvýšení podjezdné výšky pro lodě pod mosty na Vltavě, který umožní doplutí moderních vysokých lodí do Prahy. Již druhý z celkem šesti nových mostů přes plavební kanál je na svém místě a v létě na něj bude převedena silniční doprava z původního 115 let starého mostu.

Nový ocelový most byl sestaven a svařen z dílů na levém břehu plavebního kanálu. Včera celý most délky 36 m a šířky 11 m o hmotnosti 152 tun mobilní jeřáb o největší nosnosti v České republice zvedl, otočil o 90° a osadil na připravené nové železobetonové pilíře. Za 11 dnů se do plavebního kanálu vrátí voda a most se bude klenout 7 m nad její hladinou. Silnice III. třídy do Lužce nad Vltavou bude přeložena na tento nový most a původní 115 let starý most, který je dnes v havarijním stavu, již nebude svou výškou pouhých 4,5 m tvořit pře-

kážku plavbě lodí do Prahy.

Zhotovitel přijal mimořádná opatření u všech svých pracovníků, aby práce probíhaly bezpečně a omezilo se riziko přenosu infekce během karanténního stavu. „Práce na projektech Ředitelství vodních cest ČR se daří držet ve svých harmonogramech a věříme, že podle plánu se podaří nejen obnovit stavbou omezený plavební provoz, ale také otevřít provozovatelům vodní dopravy kvalitnější vodní cestu, která svou podjezdnou výškou 7 m oproti současným pouze 4,50 m umožní proplutí moderních velkých osobních lodí i lodí přepravujících objemný náklad,“ uvedl Lubomír Fojtů, ředitel Ředitelství vodních cest ČR.

Stavbu Zabezpečení podjezdných výšek na Vltavské vodní cestě, kanál Vraňany – Hořín, Ia. etapa, realizují dodavatelé STRABAG Rail a.s. - EUROVIA CS a.s. – OK Třebestovice a.s. se stavebními náklady 600 mil. Kč bez DPH. Stavba je financována z prostředků Státního fondu dopravní infrastruktury.





Stavba silničního mostu přes Labe mezi Valy a Mělicemi

METROSTAV

Společnosti SMP CZ a Metrostav (sdružení s názvem „Společnost Valy – Mělice, SMP – METROSTAV“ – leader sdružení SMP CZ) budují od ledna 2019 trvalé silniční spojení přes Labe, které pro společného objednatele Ředitelství vodních cest ČR a SÚS Pardubického kraje dokončí v polovině roku 2020. Metrostav, konkrétně tým pod vedením Ing. Luboše Jonáše a Ing. Luboše Daleckého z divize 6, se podílí na stavbě Silničního mostu přes Labe mezi Valy a Mělicemi částečnou dodávkou ocelové konstrukce mostu, kterou subdodavatelsky zajišťuje společnost OK Třebestovice a.s.

Důvodem realizace je, že původní mostní provizorium Bailey Bridge z roku 1947 svými parametry omezovalo vodní dopravu - plavební profil měl šířku ve středním poli pouze cca 15,2 m a výšku jen 3,35 m. Dalším důvodem byla nízká zatížitelnost starého mostu, na kterém byl možný pouze jednosměrný provoz osobních vozidel. Nový most umožní obousměrný provoz vozidel, ale také umožní po obou stranách přechod pro chodce a cyklisty. Stavba tak významně přispěje k dopravní obslužnosti regionu a je financována Státní fondem dopravní infrastruktury a Pardubickým krajem.

Nový most ocelové nosné konstrukce zabezpečí dostatečnou plavební výšku 7 m, a to od maximální plavební hladiny, což je důležité zejména s ohledem na plánované splavnění Labe do Pardubic. Most také bude delší než původní, což mimo jiné výrazně zlepší průchod vody při povodních.

Mostovku šířky 14 m, která ponese dvoupruhovou komunikaci, bude tvořit železobetonová deska sprážená s příčnicí pomocí spráhovacích trnů, třetí pole přes řeku bude vyztuženo obloukem (Langerův trám).

„V červnu 2019 bylo zahájeno zhotovení dílů mostu ve výrobním závodě. Již v prosinci 2019 byl proveden 1. výsun mostu (Foto 1) a v lednu 2020 bylo proveden 2. výsun

mostu (Foto 2)“, vysvětluje Ing. Luboš Dalecký, stavbyvedoucí z divize 6. V současné době je namontován mostní oblouk se vzpěrami a provádí se táhla oblouku.

Stavba se zatím statečně vypořádává se situací způsobenou COVID 19 a věnuje maximální úsilí dokončení díla podle plánu v polovině roku 2020.

Zdroj: Ředitelství vodních cest ČR a METROSTAV, a.s.



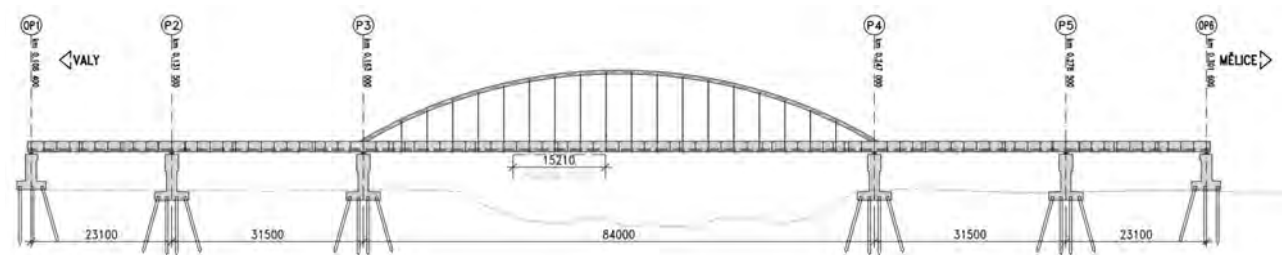
1. a 2. výsun mostovky



Pohled na montáž mostního oblouku z řeky



Pohled na most z levého břehu



Plán silničního mostu

Obrazem: S pomocí remorkéru Beskydy dnes připutovaly do Čech pivní tanky pro Plzeň

Zdopravy.cz - 22. 4. 2020

Loď Andrea 2 společnosti EVD Sped. dnes dovezla z Drážďan do České republiky čtyři obří pivní tanky pro plzeňský pivovar. Pro cestu přes hranice přitom kvůli nízké hladině využila služeb státního remorkéru Beskydy, který zdarma pomáhá lodím překonat kritický úsek.

„Jinak než nákladní lodí nelze na větší vzdálenost tento náklad dopravit. Pokud by zdymadlo Děčín už stálo, nemusely by lodě čekat, až bude voda,“ uvedlo Ředitelství vodních cest. Andrea 2 plula do Lovosic, přičemž přitom potřebovala ke Střekovu, kde začíná kanalizovaná vodní cesta. Z Lovosic zamíří tanky po silnici do Plzně, přepravu zajistí společnost APB Plzeň.

Další dvě zásilky pivních tanků o průměru 6,5 metru by měly následovat, zatím jsou v Akenu, respektive v Hamburku. „Uvidíme, jestli nakonec dostaneme i tyto,“ uvedl šéf EVD Sped. Lukáš Hradský. Hladina Labe u hranic totiž v posledních týdnech klesá. Vodočet v Ústí nad Labem ukazuje jen 170 centimetrů, což znamená, že u hranic je méně než 150 centimetrů.

Zadokolesový remorkér Beskydy z roku 1956 je jako jediný svého druhu v Evropě stále v činné službě. Loď je plně funkční. Stát ji v listopadu 2016 koupil od společnosti EVD-Sped., nechal ji zrekonstruovat a Ředitelství vodních cest s ní zajišťuje veřejnou službu připřeže nákladním i osobním lodím na Labi v době omezených plavebních podmínek. Remorkér byl zároveň před dvěma lety prohlášen za kulturní památku.



Foto: Ředitelství vodních cest ČR

Připravované investice na Baťově kanále

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

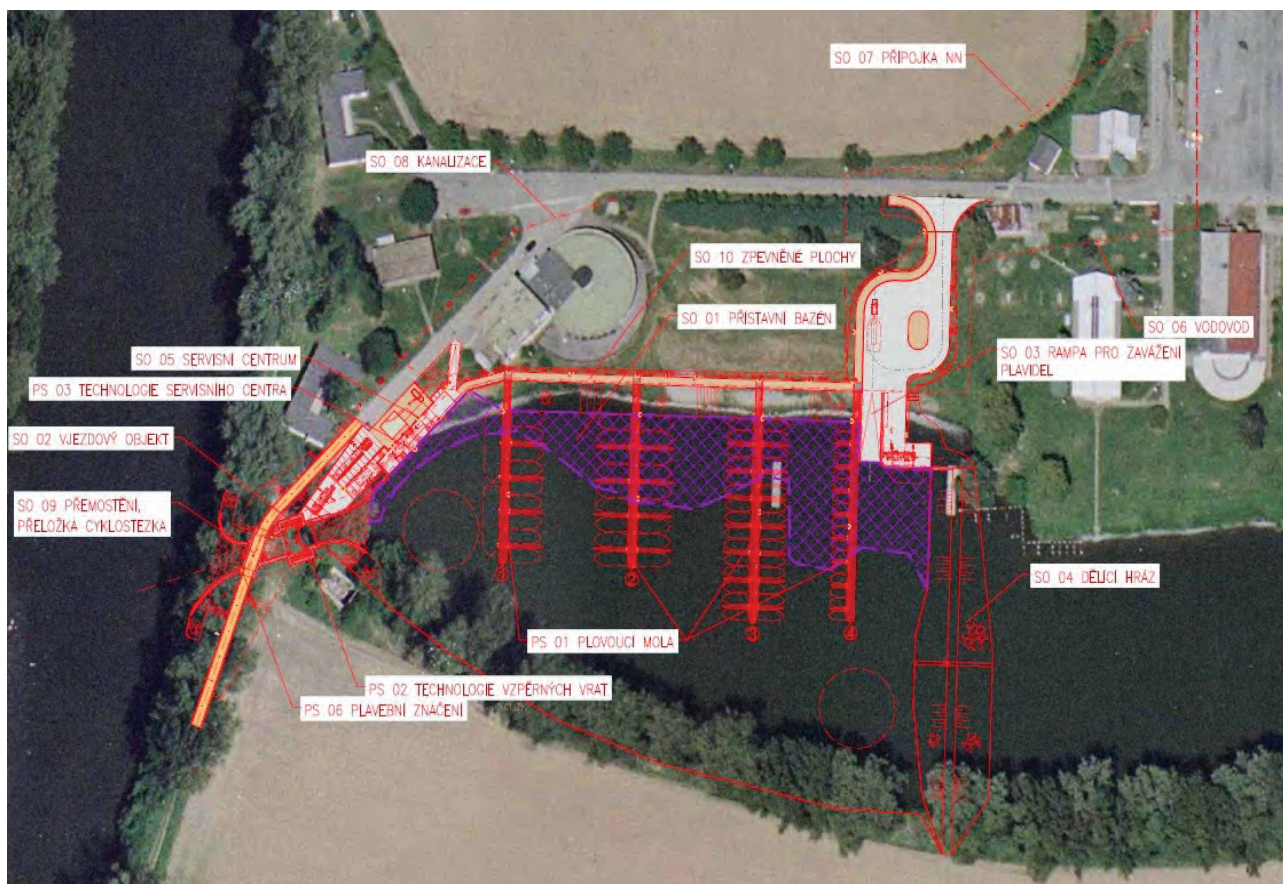
Baťův kanál je historická vodní cesta, která v současnosti již neplní své původní funkce, to znamená, že neslouží k přepravě lignitu a k melioračním účelům, ale stala se z něj významná historická památka a vyhledávaná turistická atrakce.

Snahy o zpřístupnění této přírodní a technické památky sahají do poloviny devadesátých let, kdy se začaly potkávat aktivity soukromých subjektů a municipalit. V současné době je Baťův kanál uznávanou turistickou vodní cestou, která má i nezanedbatelný ekonomický dopad do dotčeného území, vždyť v posledních letech evidujeme každoročně přes 90 tisíc návštěvníků.

Povodí Moravy, s. p. jako správce Baťova kanálu se snaží, aby se turisté a návštěvníci zde cítili co nejlépe. Každoročně investujeme nemalé prostředky do údržby a úprav nejen břehů kanálu a samotného toku, ale i do infrastruktury. Prostřednictvím „Útvaru rozvoje vodních cest“ připravujeme v současné době čtyři významnější projekty, kterými návštěvu Baťova kanálu nejen zatraktivníme, ale také přispějeme k větší bezpečnosti a komfortu.

Největší investicí, jež připravujeme, je **výstavba nového přístavu v lokalitě Napajedla – Pahrbek**, který zajistí zázemí pro 77 plavidel a tím se stane největším rekreačním přístavem v ČR. Navrhovaný rekreační přístav bude umístěn jižně od města Napajedla v lokalitě Pahrbek ve slepém rameni řeky Moravy. Jedná se o pří-

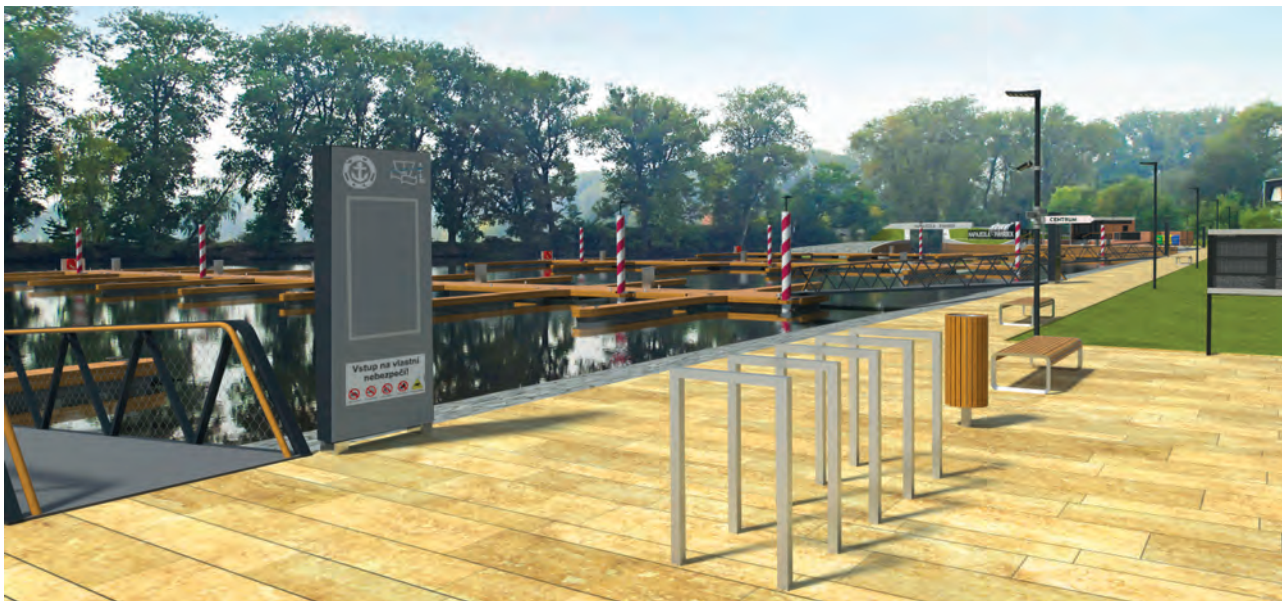
stav bazénového typu s ochrannou funkcí, propojený s tokem Moravy vjezdovým objektem. Propojení slepého ramene s tokem má i svůj ekologický význam – zprůtočněním se významně zvýší kvalita vody v mrtvém rameni. Vlastní prostor přístavního bazénu bude od zbylé části slepého ramene oddělen kamennou hrází s betonovým potrubím, které umožní řízenou komunikaci hladin mezi přístavním bazénem a zbytkem slepého ramene. Plánovanou součástí přístavu bude servisní centrum s provozní budovou vč. čerpací stanice PHM, ta bude po čerpací stanici ve Veselí nad Moravou teprve druhá na celé vodní cestě. Pro bezpečné vyvázání a stání 77 plavidel jsou navržena plovoucí mola. V severovýchodní části přístavu je uvažováno s příjezdem a točnou pro dopravní prostředky určené k přepravě lodí. Na něj navazuje vjezd do vody a prostor pro umístění autojeřábu za účelem spouštění plavidel na vodu. Kvůli ochraně některých vodních a na vodu vázaných živočichů, připravujeme v okolí přístavu soubor opatření. Jedná se o opatření pro „zelené“ skokany i jiné živočichy, jako například užovku obojkovou a písíka obecného. Bude vybudováno 3-5 ks tůňek o ploše alespoň 200 m², vyhloubených v blízkosti vodní plochy. Předpokladem je i přírodě blízké břehové opevnění, např. proutěné nebo dřevěné opevnění. Uvedené opatření zachová funkci cenného biotopu, kterým mrtvé rameno v současnosti je.



Půdorys nového přístavu Napajedla - Pahrbek

V současné době se dokončují veškeré kroky pro územní rozhodnutí, předpokládané náklady se pohybují kolem 100 mil Kč. Zajímavostí tohoto projektu je, že by jako pilotní v rámci všech povodí ČR měl být realizován metodou FIDIC – Design-Build. Předpokládaná realizace je v letech 2021 – 2023. Pro severní část Baťova kanálu je výstavba přístavu velice důležitá. V okolí se nenachází žádný přístav, který by umožňoval střednědobé a dlouhodobé stání. I z tohoto důvodu je severní část Baťova kanálu méně přitažlivá než ta jižní. Výstavbou si slibujeme zatraktivnění lokality a lepší rozložení turistů a plavidel na vodní cestě. Výstavbou plavební komory Bělov a propojením s městem Kroměříž, se přístav stane významným středobodem celé vodní cesty.

možnosti řádného vyvázání plavidel. Proto Povodí Moravy, s. p. přistoupilo k realizaci tohoto projektu, to je k modernizaci rejd, respektive k výstavbě nových vyvazovacích stání před jednotlivými komorami. Vzhledem k tomu, že tuto modernizaci je možné realizovat v podstatě jen mimo plavební sezónu, je rozdělena do pěti let s tím, že s realizací začneme letos na podzim. Celkové předpokládané náklady se pohybují kolem 70 mil. Kč. Z konstrukčního hlediska se jedná o svařenec z vodorovných nosníků vyztužený středními příčnými prvky a pochozí plochou. Celá konstrukce bude uložena na ocelových sloupech zaberaněných do dna kanálu. Výjimku tvoří rejdy Vnorovy I., II. a Kunovský les. Zde čekací stání bude tvořit pevná betonová plocha uložena na



Vizualizace nového přístavu Napajedla - Pahrbek



Červeně jsou vyznačena nově připravovaná stání

Významnou investicí, jež Útvar rozvoje vodních cest rovněž připravuje, je **modernizace rejd plavebních komor**. V současné době plavidla, která čekají na proplavení plavební komorou, mají omezený prostor k vyvázání a často tak vyčkávají „na motorech“ přímo v plavební dráze, což nepřispívá ekonomice provozu, zatěžuje životní prostředí a v neposlední řadě vytváří nebezpečné plavební situace. Je nutné si uvědomit, že drtivou část provozu tvoří rekreační plavidla s nezkušenými posádkami, které mnohdy mají problém včas a adekvátně zareagovat. V neposlední řadě docházelo ve špičkách hlavní plavební sezóny ke zbytečnému prodlužování plavebního cyklu právě v důsledku absence

štetovnicové koruně. Všechna čekací stání budou osvětlena, osazena plavebním značením a vybavena kamerových systémem.

Další investicí, jež připravujeme již na tento rok, je výstavba **přístaviště Kunovský les**. Jedná se o území na pravém břehu řeky Moravy v prostoru horní rejdy plavební komory Kunovský les, a v prostoru nad rejdou. Jde o cca 130 metrový úsek. Součástí zdymadla je stejnojmenný jez Kunovský les. V nadjezí se nachází provizorní stání pro lodě, které ale neumožňuje využití pro osobní lodní dopravu ani pro soukromá rekreační plavidla. Území je vysoce navštěvované, v lokalitě se nachází cyklistická stezka napojená na Staré Město a restaurace.

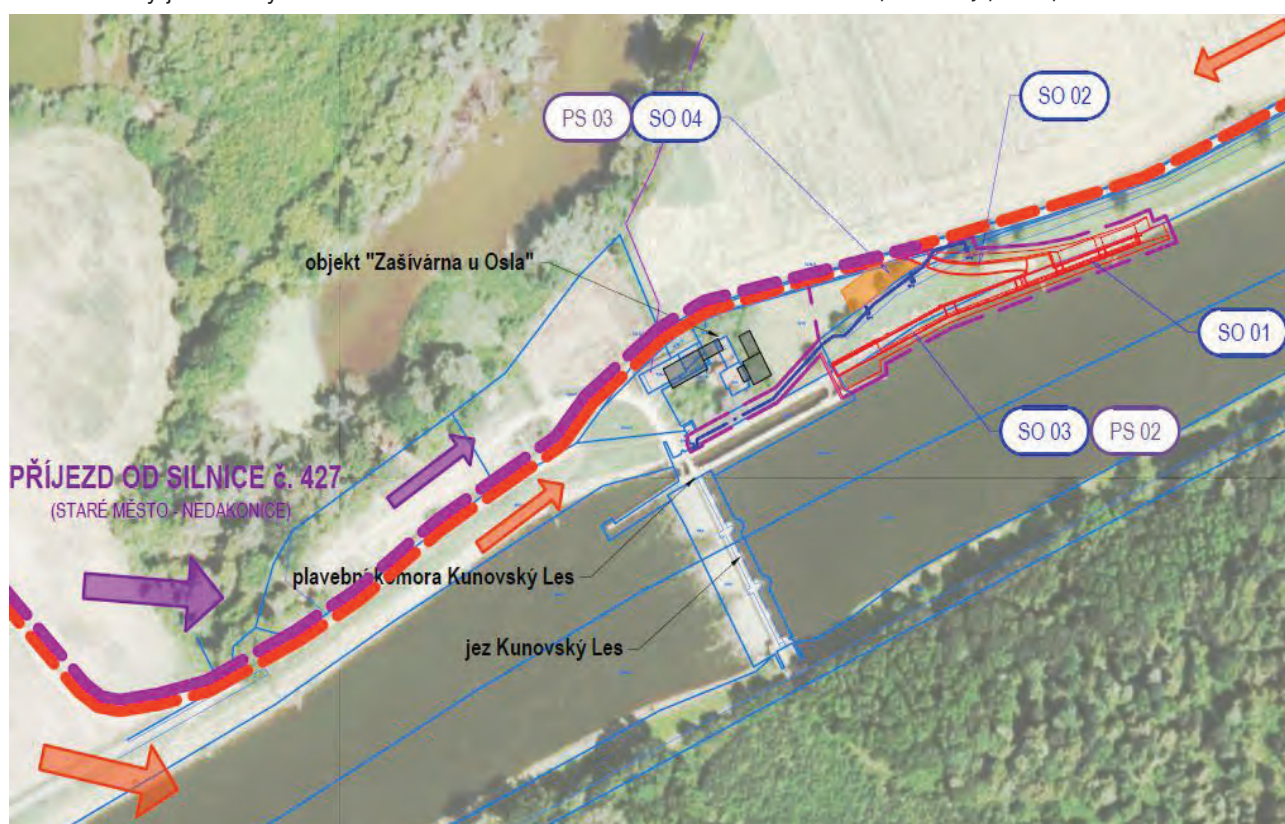
Chceme zde vybudovat veřejné přístaviště pro krátkodobé a střednědobé stání plavidel, včetně zajištění bezpečného nástupu a výstupu cestujících. Součástí této investiční akce bude i dovybavení horní rejdy plavební komory plnohodnotným čekacím stáním pro návrhová a malá plavidla. Účelem je zvýšení bezpečnosti při proplavování plavební komorou ve smyslu snížení pravděpodobnosti ohrožení zdraví posádek malých plavidel včetně jejich možných kolizí s ostatními plavidly nebo zařízeními vodní cesty. Součástí dovybavení rejdy bude instalace osvětlení, kamerového systému, plavebního značení a informačního panelu vodní cesty. Přístavní molo bude přístupné pomocí přístupového chodníku, jež bude proveden jako bezbariérový, opatřen demontovatelným zábradlím. Chodník bude v prostoru u napojení na stávající cyklostezku opatřen uzamykatelnou závorou a bezbariérovým průchodem pro chodce. Zároveň bude instalováno plavební značení. Vzhledem k tomu, že výstavbu je možné realizovat mimo plavební sezónu, je její realizace naplánována na roky 2020 – 2022 a předpokládané náklady jsou ve výši cca. 12 mil. Kč.

reagovat zvýšením bezpečnosti vodní cesty. Realizace servisních stání je základní podmínkou k naplnění toho cíle. Integrovaný záchranný systém, Státní plavební správa a správce vodní cesty momentálně nedisponují žádným neveřejným kotvištěm. Kotvení služebních lodí probíhá ve veřejných přístavech, které neodpovídají požadovanému počtu, rozmístění, kapacitě a dostupnosti. Volba jednotlivých míst je stanovena na základě logisticko-pracovního zázemí, včetně skladovacích a dílenských prostor správce toku, které umožňuje bezpečné krátkodobé i dlouhodobé uložení materiálu potřebných pro činnost IZS a k výkonu zajišťovanému správcem toku.

Technické řešení servisních stání bylo zvoleno s ohledem na místní podmínky v podobě štetovnicových stěn s délkou necelých 55 m a betonovým zhlavím s šířkou 1,2 m. Pochůzná betonová plocha přístaviště bude provedena v 1 výškové úrovni.

Rok	2011	2014	2017	2020	2023	2026	2029
Plavidla	3 039	3 530	4 220	4 800	5 150	5 450	5 750

Předpokládaný počet plavidel



Púdorysný pohled na nové přístaviště Kunovský les

Poslední akcí, jež bychom chtěli začít realizovat ještě v letošním roce je **výstavba servisních stání služebních plavidel Sodoměřice, Spytihněv**. Jejím účelem je vybudování servisních kotvičích míst pouze pro potřeby operativního zásahu složek integrovaného záchranného systému, Policie ČR, Státní plavební správy a správce toku Povodí Moravy, s. p. Cílem je zvýšit bezpečnost plavby na kanále, spolu s výrazně ekonomičtějším provozem při správě této vodní cesty a to zejména s ohledem na odborné prognózy vývoje návštěvnosti Baťova kanálu, které jsou mimo jiné založeny, jak na investičních akcích které připravuje Povodí Moravy, s. p., tak investičních akcích jež připravuje Ředitelství vodních cest ČR, a které bezpochyby zvýší atraktivitu Baťova kanálu. Zvýšení počtu návštěvníků Baťova kanálu s sebou nese bezpečností rizika, na které musí správce vodní cesty

Baťův kanál v zimě nespí

Z hlediska údržby je Baťův kanál specifický tím, že vzhledem k parametrům umělých úseků je v případě provádění většiny stavebních prací nutné uzavřít celou plavební dráhu. Z tohoto důvodu jsou nezbytné opravy i investice prováděny převážně v zimním, pro stavby ne zcela ideálním, období. V současnosti zde Povodí Moravy, s.p. realizuje několik oprav plně financovaných SFDI.

Baťův kanál, Vnorovy-Veselí nad Moravou, km 14,895-17,825, opevnění koryta

V říjnu 2019 byla zahájena stavba „Baťův kanál, Vnorovy- Veselí n. Mor., km 14,895-17,825, opevnění koryta“. Jedná se o další úsek mezi obcí Vnorovy a městem Veselí nad Moravou, ve kterém probíhá oprava opevnění poškozených břehů koryta Baťova kanálu. Z důvodu pro-

bíhající hlavní plavební sezony na Baťově kanále v období od května do konce září je stavba rozdělena na dva úseky s dobou realizace od října 2019 do listopadu 2021. V rámci prvního úseku, který je realizován od železničního mostu km 16,560 po silniční most km 17,825 Veselí nad Moravou v délce 1625 m bude odstraněno cca 21 000 m³ sedimentu, opevnění svahů záhozem z lomového kamene o objemu 4 500 m³ a rovinaninou z lomového kamene o objemu 2 400 m³. Celkové náklady činí 52,8 mil. Kč.



Opevnění břehů Baťova kanálu v úseku Vnorovy-Veselí na Moravou

Baťův kanál, Vnorovy – oprava regulačních stavidel

Pro jižní úsek Baťova kanálu je jediným zdrojem vody odběr ve Veselí nad Moravou, úsek Vnorovy – Sudoměřice pod VH uzlem Vnorovy je napouštěn přes obtokový kanál jezů Vnorovy. Účelem opravy technologie nápuštěného stavidla obtokového kanálu je zajištění stálého a bezproblémového doplňování vody potřebné pro zajištění plavební hladiny v navazujícím úseku plavební cesty.

Nápuštěné stavidlo je o třech polích s rozměry hradících otvorů o velikosti 2300x2100mm. Dvě pole jsou ovládána ručně, jedno pole pak v automatickém režimu ovládáno pomocí elektropohonu. Oprava středního pole s automatickým režimem již byla provedena. Práce jsou prováděny při vypuštění úseku plavební cesty.



Stavební objekt regulačních stavidel



Technologie regulačních stavidel

Baťův kanál, plavební komora Nedakonice – oprava opevnění horní rejdy

V současné době se realizuje oprava pravého břehu koryta u horní rejdy plavební komory Nedakonice včetně prostoru soutoku mezi plavebním kanálem a řekou Moravou v úseku km 26,954-27,040. Břeh zde byl poškozen vlivem erozních účinků vodního proudění při zvýšených průtocích. Původní kamenné opevnění bylo odplaveno a nestabilní svah se podemílal.

Narušený břeh se stabilizoval kamenným opevněním s patkou o hmotnosti kamene 200-500 kg, zapuštěná minimálně 50 cm do dna kynety. Nad úroveň plavební hladiny je provedena rovinanina s vyklínováním ve sklonu 1:1,5. Pod rovinaninu se v místech rozsáhlejších břehových nátrží vytvořil stabilizační násyp z lomového kamene o hmotnosti kameniva 80-200 kg. Nad opevněním se profil svahu doplnil vhodnou zemínou.



Oprava opevnění horní rejdy plavební komory Nedakonice

Baťův kanál – obnova plavebních hloubek rejd PK Vnorovy I., Veselí n. M., Staré Město, Spytihněv

Obnova plavebních hloubek rejd PK Vnorovy, Veselí n. M., Staré Město a Spytihněv probíhá v období od prosince 2019. Účelem stavby je vyčištění rejd od nánosů na požadovanou minimální plavební hloubku 1,5 m, což zajistí bezpečný průjezd plavidel na plavební cestě.



Obnova plavebních hloubek rejd PK Veselí nad Moravou

Náš Dunaj a politika

1. časť

Dr.h.c. doc. Ing. Július Binder, CSc.



Prehradenie Dunaja na vodnom diele Gabčíkovo v roku 1992

V posledných rokoch sme pozorovali častú frekvenciu názvu Dunaj, najmä v súvislosti s výstavbou Sústavy Vodných Díel Gabčíkovo-Nagymaros (SVD G-N). História sa opakuje v Čechách, len dôvod je iný.

Dunaj po Volge je druhou najväčšou riekou v Európe. Jeho výnimočnosť, v európskom priestore netkvie však ani tak v kvantitatívnej dimenzii dĺžkou či vodnosťou tohto veľtoku, Dunaj tvorí prirodzenú vnútrozemskú komunikačnú os takmer v ideálnom strede medzi hlavnými komunikačnými smermi, ktoré sú dané svetovými moriami na severe a juhu kontinentu. Najmä po dokončení

a uvedení kanála Rýn-Mohan-Dunaj, do prevádzky, čím sa stal Dunaj organickou súčasťou rozhodujúcej transkontinentálnej vodnej cesty .

Od úsvitu dejín bola rieka Dunaj, styčnou oblasťou rozličných skupín, miestom mocenských zápasov, ale predovšetkým miestom výmeny informácií v oblasti duchovnej i materiálnej tvorby hodnôt, žiaľ aj ich ničenia. Rieka spájala i rozdeľovala. Tým sa stala nielen svojou polohou, ale aj povahou v dobrom slova zmysle medzinárodnou dávnou predtým, ako ju Európa za takú deklarovala.

Záujem o zmedzinárodnenie rieky Dunaj sa v prieseč-níoch historických udalostí zintenzívnil najmä po prvej svetovej vojne, keď na jej brehoch vznikli nové štáty, ktoré nemali na rozdiel od rozpadnutej Habsburskej ríše s jej priamou otvorenosťou na svetové moria (Jadran) prirodzené komunikačné možnosti k vzdialenejšiemu svetu. To viedlo spolu s rôznorodými záujmami pobrežných štátov k deklarovaniu Dunaja za medzinárodnú rieku s osobitným štatútom. Starostlivosť o stav rieky zostalo štátom, ktorými Dunaj preteká. Každý z nich, podľa svojich možností, záujmov i potrieb si dosť diferencovane plní svoju úlohu. A tak ani dnešný stav rieky nepredstavuje ucelený systém. Hranice štátov sú zároveň hranicami rozdielneho prístupu k potrebám rieky. Parciálne prístupy jednotlivých podunajských štátov a ich diferencnosť nevedú k želanému stavu, ani nevylučujú možnosti reťazenia medzinárodných sporov v budúcnosti.

Poloha Slovenskej republiky v Európe a povodia hlavných tokov



Poloha Slovenskej republiky a povodia hlavných tokov

Je priam nevyhnutné otvoriť sa širšiemu ponímaniu problematiky, celú riekku považovať za medzinárodnú integrovanú jednotku s potrebou vytvorenia jednotnej koncepcie starostlivosti o jej tok, s náležitou vyváženosťou medzi čiastkovými záujmami jednotlivých podunajských štátov a záujmami medzinárodného súručenstva európskych štátov.

Dnes, keď na dvere najvyššej pozornosti ľudstva klope ekológia so svojimi prirodzenými naliehavými požiadavkami na ochranu a záchranu zdravého životného prostredia, nie je čas na „svojský“ prístup k riešeniu dunajských problémov ani na prístupy prestížne či subjektívne egoistické.

Otázka čistoty dunajských vôd, ochrana územia proti povodňam, ochrana podzemných vôd, energetické využitie, čo najmenšie ohrozenie prírodných hodnôt, zladenie potrieb civilizačných procesov s ekologickými princípmi ochrany prírody, to všetko si vyžaduje jednotný postup. Volanie po zachovaní panenskej prírody, ktorá je v tomto úseku Dunaja, len ilúziou, nech znie akokoľvek príjemne a príťažlivo, má v dobe riešenia existenčných potrieb ľudstva svoje racionálne hranice. Nemôžeme však riešiť jedno na úkor druhého. Riešenie rôznorodých postulátov a záujmov do optimálneho celku s určujúcou snahou minimalizovať negatíva civilizačného procesu ľudstva, sa však dá dosiahnuť iba spoločným úsilím.

Politické zmeny v strednej a východnej Európe, vytvárajú nové perspektívy pre integračné procesy v celoeurópskom priestore. Je rovnako prirodzené, že Slovenská republika vníma a chápa na samom úsvite svojej zvrchovanosti a štátnej nezávislosti svoju príležitosť pre adekvátne vyjadrenie pripravenosti konštruktívne spolupracovať na všestranom a spoločne realizovanom využívaní František Hrušovský v knihe SLOVENSKÉ DEJINY (Matica Slovenska 1939), nabáda: „Každý kultúrny národ zhromažďuje a s úctou opatruje predovšetkým pamiatky na svojich predkov, aby poznal svoju

národnú minulosť. Všetky národy čerpajú zo svojej minulosti poučenie a povzbudenie do novej práce za svoju budúcnosť. Vzdelané národy často sa odvolávajú na svoje dejiny, a najmä v ťažkých časoch vracajú sa k svojej minulosti, aby posilnili svoj národný život a aby z prameňov svojej histórie čerpali vieru v svoju budúcnosť.“ rozvojového potenciálu Dunaja a celého jeho. Aj dávni Slováci už v piatom storočí po Kristovi, sa akiste so záľubou vzhliadli v jeho modrej hladine a trvale sa usídlili na jeho strednom úseku. Nedali sa odtiaľ vytlačiť ani mohutnými vlnami ázijských nomádov (Avari, Huni, Maďari, Tatári, Turci).

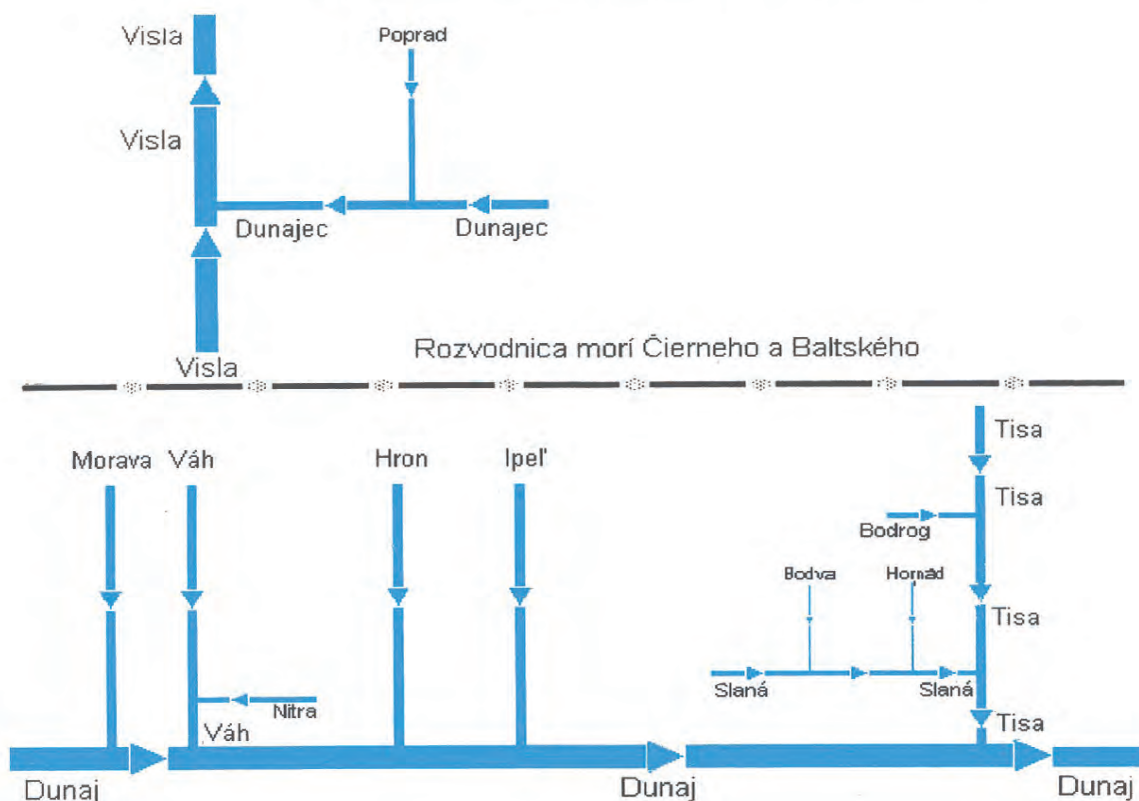
Pri historickom sťahovaní národov Dunaj hral veľmi významnú úlohu. Svojou mohutnosťou toku a príjemným prírodným prostredím okolo neho očaril mnohé, putujúce národy, ktoré sa rozhodli zostať pri jeho brehoch) povodia.

Udržali sme si však len krátky úsek z tejto krásnej rieky, azda najmenší zo všetkých národov a pritom najhorší. Z celkovej dĺžky Dunaja 2857 km patrí nám 172 km, pravda len po jeho ľavom brehu (od vtoku Moravy po vtok Ipľa). Oba jeho brehy ležia na našom štátnom území iba v dĺžke 22,5 km, pri Bratislave. Hornú časť nad Bratislavou v dĺžke 7,5 km máme spoločnú s Rakúskom a dolnú v dĺžke 142 km s Maďarskom. Náš Dunaj má teda charakter prevažne pohraničnej rieky, patriacej trom pobrežným štátom, čo nesporne predstavuje značnú prekážku(nevýhodu) pri rozhodovaní o nutných úpravách toku, resp. o výstavbe dunajských vodných diel.

Výnimočnosť nášho úseku je zrejma už z pohľadu na pozdĺžny profil Dunaja (Str. 29) a na priečny profil jeho údolia v riečnom km (rkm.) 1840 pri Dobrohošti (Str. 28). Staničenie - kilometráž Dunaja začína v Suline pri jeho zaústení do Čierneho mora.

V pozdĺžnom profile v rkm. 1810 vidíme nápadný zlom, ktorý je tektonického pôvodu. Rieka po prechode cez tektonický zlom cez priesmyk medzi výbežkami pohoria

SLOVENSKÉ RIEKY V SYSTÉME EURÓPSKÝCH RIEK



Slovenské rieky v systéme európskych riek

Malé Karpaty a pohoria Leitha, cez. Devínsku bránu poníže Bratislavy sa dostáva do. Komárňanskej kotliny, ktorá od dávnych geologických dôb pomaly poklesáva (prepadáva sa). Tým sa deformuje pozdĺžny profil rieky. Na vtoku do pokleslej kotliny rieka po stáročia ukladala štrky a piesky, ktoré prinášala z horného povodia a tak tu vytvárala vnútrozemská delta, ktorá sa od prímorskej odlišuje tým, že na prímorskej rieka ukladá jemné splaveniny, drobný piesok a bahno (silt). Ináč obe delty majú obdobný tvar. Sú to nánosové kužele. Na prímorskej delte kužel je plochý, na vnútrozemskej vypuklý, čo vyplýva z odlišnej zrnitosti nánosov. Je zaujímavé, že obe delty majú tri hlavné ramená a medzi nimi množstvo drobnejších ramien a ostrovov. Na prímorskej delte uprostred sa nachádza Sulinské, na jej severnom okraji Kilijské a na južnom Svätajurské rameno. Obdobne aj na vnútrozemskej delte hlavne stredné rameno leží na chrbte nánosového kužela na severnom okraji delty tečie Malý Dunaj a na južnom Mosonský Dunaj. Je pozoruhodné, že na nánosovom kuželi rieka tečie vo vyvýšenej polohe nad údolnou nivou, že na tomto úseku nemá obvyklý tvar údolia (údolnú hrádzu) ako na iných úsekoch. Na iných riekach podzemné vody pritekajú do riečeho koryta, no na úseku Bratislava -Palkovičovo naopak odtekajú z hlavného koryta do strán. Vnútrozemská delta je teda ojedinelým fenoménom na celom Dunaji a preto riešenie vodných diel tu bolo veľmi zložitá.

Aj v geologickej skladbe územia je náš úsek výnimočný. Vodné diela sa spoľahlivo a ľahko projektujú a budujú na skalnom podloží. Takúto výhodu mali napr. projektanti vodných diel na rakúskom a nemeckom úseku Dunaja a tiež projektanti vodných diel na úseku Železných vrát. Na našom úseku však skalné podložie v dostupnej hĺbke nachádza sa len v Devínskej bráne, ináč na úseku poniže Bratislavy je už v nedostupnej hĺbke napr. v profile Gabčíkovo v hĺbke okolo 500 m.

Obyvatelia Žitného ostrova a Szigetkoza v minulosti mali malý úžitok z Dunaja -rybolov v dunajských ramenách, ťažbu dreva (na palivo) v lužných lesoch, pohon lodných mlynov, ryžovanie zlata pri osade Zlatná, chov kačíc v ramenách a pod. naproti tomu Dunaj im veľmi strpčoval život a spôsoboval nesmierne škody a to častými záplavami územia. Po každej záplave bolo nutné budovať nové príbytky a nové hospodárske budovy, znova začínať hospodáriť. Preto hospodársky rozvoj tohto kraja značne zaostával za inými. Povodňové záplavy prichádzali nielen v lete, kedy spravidla zničili celú úrodu, ale aj v zime (teda za nízkych prietokov) v dôsledku záatarasu ľadov na plytčinách. Na dolnej časti Žitného ostrova obyvateľstvo trpelo tiež podmáčaním príbytkov a polí, čo súviselo s trvale sa zvyšujúcou hladinou v Dunaji.

Zväčšovanie počtu obyvateľstva, nutnosť intenzívnejšieho obhospodarovania pozemkov prinútilo obyvateľov usídlených na Žitnom ostrove a Szigetkaze nastúpiť do boja s ničivým prírodným živlom. Bolo prirodzené, že začali budovať ochranné hrádzce pozdĺž Dunaja. Kedy prišli k ich výstavbe, nevieme, nemáme o tom doklady,

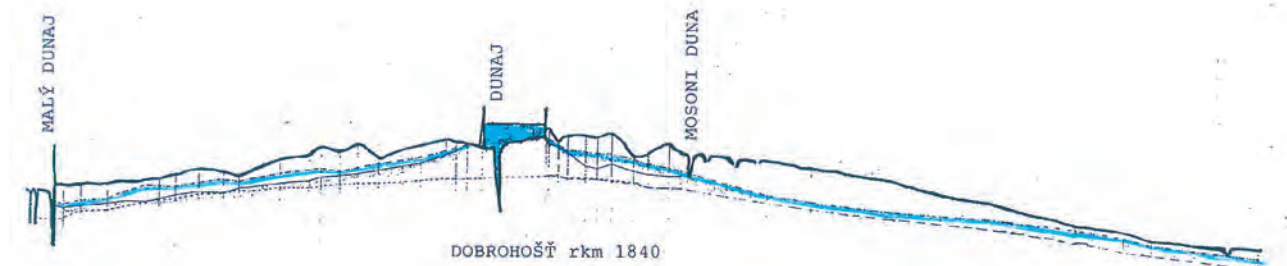
pravdepodobne v 13. storočí. Vtedy už mali akési, hoci malé prostriedky k ich stavbe. Chránili si predovšetkým svoje dvorce a sídliská. Prvé hrádzce boli nízke, každá väčšia voda ich zbúrala. Bolo nutné stavať nové. Časom však zistili, že lokálna ochrana je málo platná, lebo záplava sa šírila aj zo susedných úsekov, že je potrebné vybudovať súvislú ochrannú líniu od Bratislavy po Komárno i pozdĺž Váhu a dosahu vzdutej hladiny z Dunaja. **Táto myšlienka sa realizovala postupne a ťažko celých 600 rokov.** Výstavba súvislej línie sa dokončila až koncom 19. storočia, a ani táto nezabezpečovala dokonalú ochranu.

Zdlhávajúca realizácia súvislej ochrannej línie bola spôsobená ťažkými prírodnými podmienkami (nánosový kužel, spleť vedľajších ramien, časté povodne a prietreže hrádzí), no najmä nedostatkom investičných prostriedkov a tiež politickými ťažkosťami. Pozoruhodným dokumentom o stavbe dunajských ochranných hrádzí je rozkaz uhorského panovníka Žigmunda Luxemburského z r. 1426, v ktorom nariaďuje obyvateľstvu kraja poskytnúť bezplatnú prácu na stavbu a údržbu dunajskej hrádzce pri Šamoríne. Je to prejav starosti štátnej moci o osud občanov, usídlených na Žitnom ostrove. Obdobný význam má tiež dokument panovníka Maximiliána z r. 1569, v ktorom prikazuje obyvateľom Žitného ostrova zúčastniť sa na budovaní dunajských hrádzí aspoň po dobu 6 dní v roku.

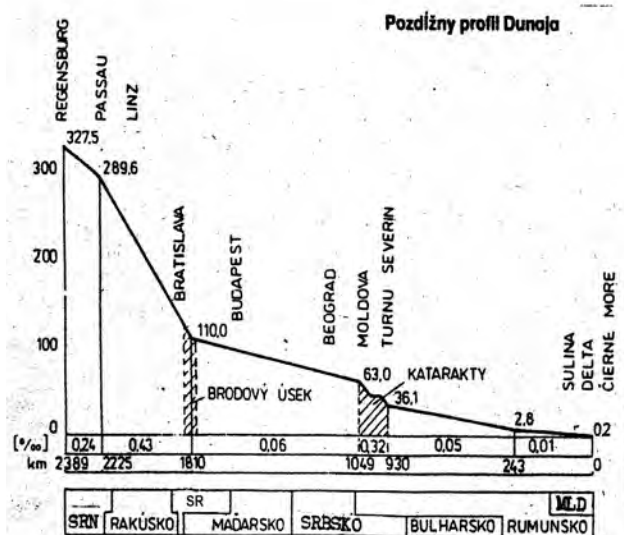
Po zavedení župného zriadenia nastali isté politické ťažkosti. Územie Žitného ostrova patrilo do troch žúp, do Bratislavskej, Komárňanskej a Rábskej. Župy mali na starosti aj stavbu a údržbu ochranných hrádzí, pravda, len na ich župnom území. Myšlienka jednotnej a súvislej ochrannej línie sa stala spornou. Župy zdôrazňovali predovšetkým svoju politickú zvrchovanosť a nezáležalo im na prosperite aj susedných žúp.

Zásluhou Ing. Berca Míčka dlhodobého riaditeľa Povodia Váhu, máme zaznamenané povodne na Dunaji od Devína po ústie lpa od roku 1012. Autor popísal termíny povodní a ich priebeh podľa publikácií, ale najmä zo záznamov Vodných družstiev a z kroník. Dokument má 70 strán a jeho čítanie nahradí i tie najstrašnejšie horory. od roku 1012 do roku 1965 sa Dunaj v úseku kde preteká slovenským územím, alebo je hraničnou riekou s Maďarskom, vylial po oboch stranách brehov 162 krát. Zakaždým to spôsobilo nielen materiálne škody, ale neraz aj straty na ľudských životoch. Uvediem prehľad povodňových záplav Žitného ostrova a Szigetkoza od začiatku 19 storočia :Ľadová povodeň v januári 1809 zaplavila Petržalku, kde zničila takmer všetky domy a tiež mnohé ulice v dolnej Bratislave. V r. 1837 sa opakovala ľadová povodeň a v r.1850 opäť ľadová povodeň devastovala Bratislavu,t.j. aj ulice uprostred mesta. Obyvatelia postihnutých ulíc boli tak prevapení, že nestačili sa odšahovať a zachránili sa iba na strechách domov. Značka o tejto záplave nachádza sa na dome na Laurinskej ulici vo výške 180 cm nad chodníkom. Ľadová povodeň v r. 1876 pretrhla ľavobrežnú hrádzu na niekoľkých miestach a spôsobila na Žitnom ostrove obrovské škody.

K prietři ochranných hrádzí dochádzalo však častej-



Priečny profil Dunaja v priestore Žitného ostrova



Pozdĺžny profil Dunaja od Regensburgu po Čierne more

šie za letných povodní, hrádze sa museli často opravovať, zosilňovať a zvyšovať. Obr. 3 podáva obraz o tom, ako sa postupne budovala ľavobrežná hrádza od r. 1893 do r. 1965. Napriek mnohým zlepšeniam dunajské hrádze neboli bezpečné, povodne ich trhali. Za posledných 120 rokov pretrhli sa päťkrát a to v r. 1876, 1897, 1899, 1954 a 1965. V júni 1965 po prietrži ľavobrežnej hrádze v rkm 1752 pri Patinciach a v rkm 1801 pri Kl'účovci muselo sa urýchlene vystaňovať 53 147 občanov, záplava zničila 3910 domov a vážne poškodila 6 180 domov, zničila úrodu na ploche 71 702 ha, zahubila veľké množstvo domácich zvierat a kontaminovala zdroje pitnej vody. Do obnovy devastovaného kraja bolo potrebné zapojiť zdroje celej bývalej republiky v akcii „Republika juhu“.

Za povodne v júli 1954 pretrhla sa pravobrežná hrádza v rkm 1820 pri Asvanyráro na dvoch miestach, v rkm 1828 pri Kisbodaku a v rkm 1846 **pri Dunakiliti**. zaplavený bol celý Szigetkoz a povodeň spôsobila v maďarskom národnom hospodárstve obrovské škody. Škody niekoľko násobne presiahli náklady potrebné na výstavbu SVD G-N. Pri eufórii v roku 1988 sme sa márne snažili túto skutočnosť pripomínať iredentou opantaných občanov napr. v Hamuliakove. Ľudská pamäť v niektorých prípadoch je krátka.

Ak by sa v r. 1965 bola pretrhla ľavobrežná hrádza niekde pri Dobrohošti, bol by zaplavený celý Žitný ostrov a potom škody by boli niekoľko násobné. Z toho dôvodu bolo potrebné na hornej časti Žitného ostrova a Szigetkoza vybudovať ochrannú líniu bezpečnejšiu, ako na jej dolnej časti.

Príčinou posledných prietrží bolo ich nevhodné podložie, filtračne nestabilný, a nie azda ich malá výška alebo šírka. Hrádze sa totiž budovali bez náležitého geologického prieskumu ich podložia, križujú mnohé pochované bývalé dunajské ramená, ktorých dno je vystlané hrubozrnným štrkom a koryto je zaplnené jemnozrnnými nánosmi, siltom, prachovitým pieskom a okalmi. Na stykovej ploche medzi hrubozrnným podložíom a jemnozrnným nadložíom dochádza k tzv. sufozii (vyplavovaniu, resp. odnášaniam) jemných častíc zeminy, k vytváraniu dutiny v podloží hrádze a postupne k jej prietrži.

Napriek šesťstoročnému nemalému úsiliu mnohých vynikajúcich hydrotechnikov a inžinierov nepodarilo sa

problém spoľahlivej ochrany Žitného ostrova a Szigetkoza doriešiť. Až projektanti sústavy vodných diel Gabčíkovo -Nagyymaros rozhodli sa túto úlohu splniť a to podľa hesla starých Rimanov „Divide et impera“ (Rozdel a ovládni!): Toto heslo Rimanov bolo aplikované tak, že v pôvodnom riečišti bude pretekať len polovička povodňového prietoku a druhá polovička sa odvedie do utesneného kanála.

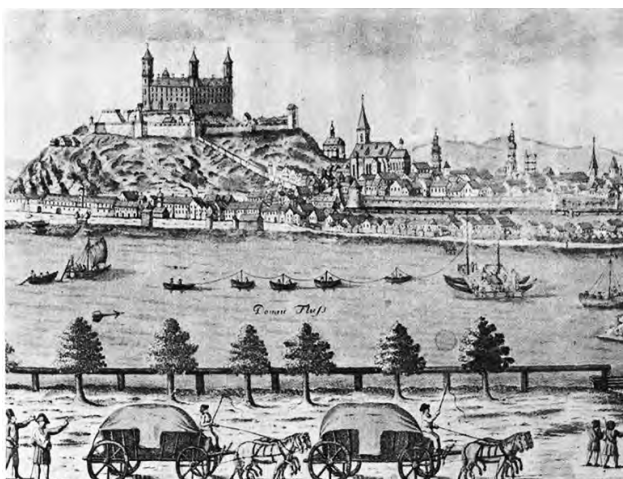
Dunaj sa od pradávna používal na dopravu ľudí a tovaru a to buď na pltiach alebo lodiach. Smerom po prúde plavidlá unášala voda, proti prúdu museli ich ťahať z brehu na lane kone alebo tiež otroci.

V r. 1831 začala sa na dopravu lodí používať väčšia sila -parný stroj. Parolode však mali väčší ponor a na úseku Dunaja Rajka (rkm 1850) Gönyu (rkm 1790) narazili na plytčiny, na štrkové brody. Všeobecne sa tento úsek začal označovať ako „brodový“. Pretože už od rímskych dôb platilo „Navigare necesse“ (Plavba je potrebná) plavba dostala v národnom hospodárstve prioritu. Vláda rozhodla, že štrkové brody treba z Dunaja odstrániť za každú cenu.

Na úseku brodov (na nánosovom kuželi) Dunaj nemal jednotné koryto, rozlieval sa do spleti plytkých ramien. Dunajskí inžinieri usúdili, že potrebné plavebné hĺbky na tomto úseku sa dajú vytvoriť sústredením prietokov do jednotného koryta, t.j. odstavením vedľajších ramien. V rokoch 1886 -1896 vykonali veľkorysú úpravu riečiska, reguláciu na tzv. strednú vodu (2886 m³. s-1). Trasu nového koryta zvolili tak, že použili vhodné úseky z niektorých ramien a tieto spojili priekopami (priepichmi), ktoré vybagrovali. Rieke určili jednotnú šírku 300m a jej brehy opevnili kameňom, dovážaným na lodiach z kameňolomu pri Devíne. Vtoky do odstavených ramien prehradili kamennými hrádzami a zasypali zeminou, vybagrovanou z plánovaných priekopov. Tým však vážne narušili prirodzený vývoj riečiska (vnútrozemskú deltu) a najmä ťah rýb. Regulácia mala paroplavbe zabezpečiť hĺbky aspoň 2m aj za malých prietokov. Jej účelom bolo tiež umožniť odchod ťadov, pretože prv na brodových plytčinách vznikali ťadové záтары a následne ťadové povodne. V jednotnom koryte ťadový režim sa zlepšil, ale plavebná hĺbka 2m za nízkych prietokov sa nevytvorila. Inžinieri usúdili, že zvolená šírka 300 m zregulovaného koryta je príliš veľká, že treba ju zmenšiť na 150m aspoň pre malé prietoky (900 m³. s -1). Od r.1902 začala sa robiť ďalšia regulácia dunajského koryta na tzv. malú vodu. V týchto prácach sa pokračovalo až do doby, kedy začala výstavba vodných diel Gabčíkovo -Nagyymaros (r. 1978).

Regulácia na strednú vodu nepriniesla očakávané výsledky preto, lebo za väčších prietokov rieka z hornej trate naďalej prinášala veľké množstvo štrkov, ktoré sa po dne rieky pohybovali, no menšou rýchlosťou ako prietoková kulminácia. Pri poklese vlečnej sily prúdu prestal pohyb štrkovej vlny, čo sa odohrávalo náhodne na rozličných miestach toku. Štrkové lavice a brody menili teda svoju polohu a tým aj plavebnú dráhu. Dunajskí inžinieri sa rozhodli fixovať plavebnú dráhu, zamedziť pohyb štrkových lavíc, vybudovaním priečných kamenných výhonov na dne rieky, čím sa mali malé prietoky sústrediť do koryta 150 m širokého.

No, aj v takto upravenom koryte naďalej sa vytvárali štrkové brody a malé plavebné hĺbky. Hydraulickým výskumom sa zistilo, že sa dostáva do pohybu, danej granulometrie, keď prietoková rýchlosť je väčšia ako 1,3 m. s-1. Regulácia dunajského riečiska na strednú a malú vodu trvala od r. 1886 do r. 1978, teda okružle 90 rokov, vyžiadala si obrovský náklad a veľké úsilie s neuspokojivým, resp. malým úspechom.



Plavba po Dunaji v Bratislave na konci 18. storočia
Zdroj: PAMMAP

Podunajské štáty sa podpisom „Konvencie o režime plavby na Dunaji“ v r. 1948 zaviazali, že na svojich úsekoch budú zlepšovať splavnosť Dunaja. Problém brodového úseku bol známy signatárom Konvencie, experti Dunajskej komisie niekoľkokrát sa pokúšali problém riešiť. V r. 1972 došli k záveru, že problém treba riešiť výstavbou derivačného kanála. Zástupcovia podunajských štátov na plenárnom zasadnutí Dunajskej komisie 25. apríla 1977 konštatovali, že gabarity (rozmery) plavebnej dráhy, požadované Dunajskou komisiou na brodovom úseku, nie je možné zabezpečiť bez výstavby Sústavy Vodných diel Gabčíkovo- Nagymaros.

Bezpečnú ochranu Žitného ostrova a Szigetkása by sa

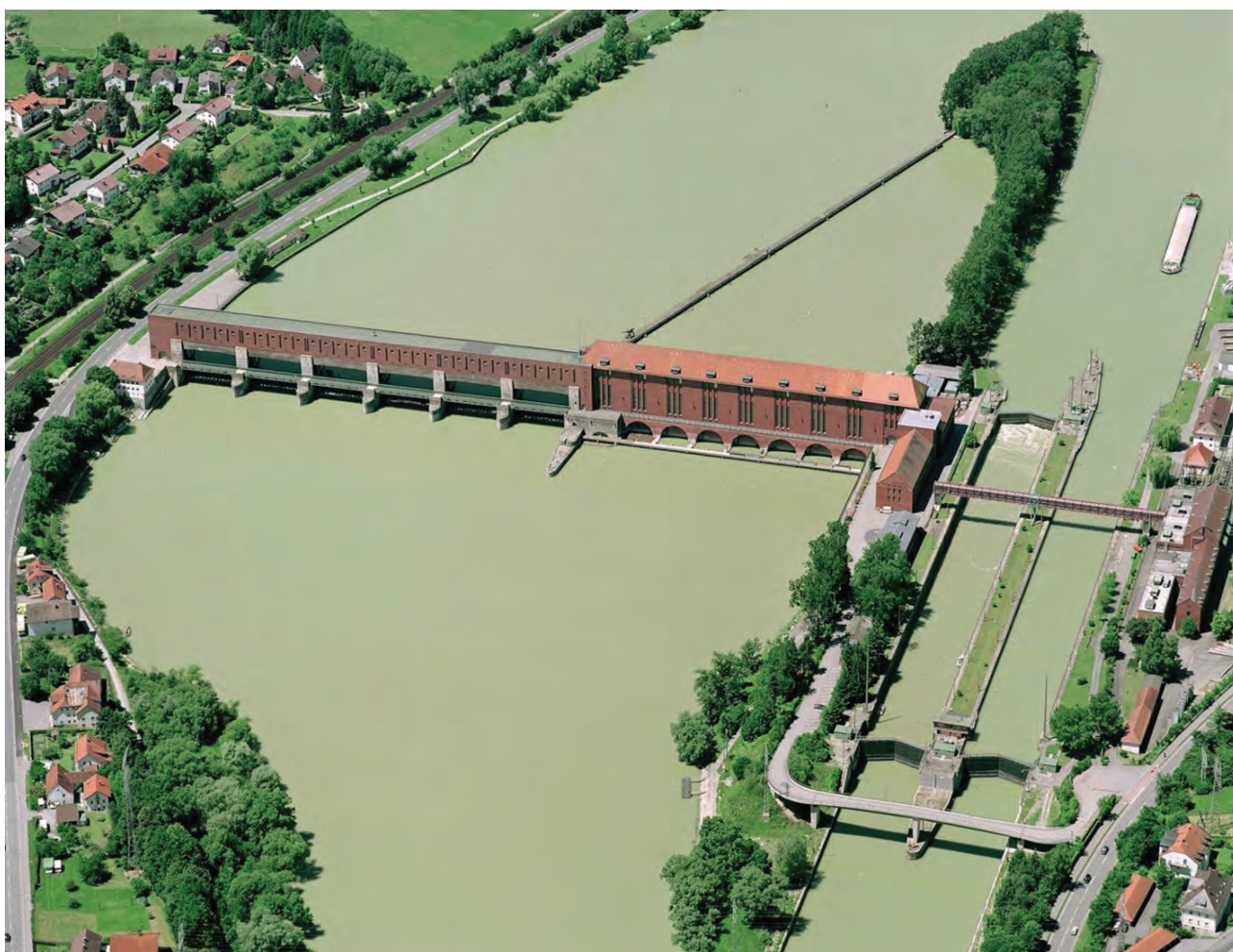
dokázalo modernou technikou vybudovať, ale za neúnosný investičný náklad, takisto aj plavebnú dráhu na brodovom úseku podľa želania Dunajskej komisie. Potrebný investičný kapitál plavba nám však nemôže poskytnúť. Ďalšie problémy nášho úseku Dunaja: rybne hospodárstvo, lesné hospodárstvo, pôdohospodárstvo, zdroje pitnej vody, stabilita dunajských mostov a nábrežných budov, záchrana prírodných krás, turistika a rekreácia a i. možno tiež riešiť osobitnými investíciami, ale v súčasnosti sú pre nás ekonomicky neúnosné.

Projektanti sústavy vodných diel Gabčíkovo-Nagymaros navrhli výstavbu viacúčelových diel, ktorých hlavným investorm by bola energetika a ďalší účastníci komplexu by sa podieľali ekonomicky primeranými investičnými čiastkami. Podstatnú časť investičných nákladov bude amortizovať energetika tržbou za vyrábanú elektrickú energiu.

Viacúčelové diela sa vybuvovali na nemeckom a rakúskom úseku Dunaja po neúspešných investíciách na zlepšenie plavebných podmienok pomocou regulačných prác (prehlbovanie riečného koryta, obnaženie skalných prahov apod.).

Prvé vodné dielo na Dunaji „Kachlet“ pri Pasove postavili Nemci v rokoch 1922 -1927 ako dôležitý článok plánovanej plavebnej magistrály Rýn-Mohan-Dunaj (R-M-D). Vodné dielo zavzdulo skalný prah Kachlet, najťažšiu to plavebnú prekážku na trati R-M-D.

Obdobne na úseku dunajských Kataraktov sa inžinieri dlho pokúšali zlepšiť plavebné pomery regulačnými prácami (odstreľovaním skalných prahov). Náklady platila plavba vyberaním poplatkov od lodí prechádzajúcich cez tento úsek. Napriek obrovskému úsiliu nepodarilo sa regulačnými prácami vytvoriť na úseku Kataraktov vyho-



Vodné dielo Kachlet na Dunaji bolo dokončené v roku 1927

vujúcu plavebnú dráhu.

Oba pobrežné štáty, bývalá Juhoslávia a Rumunsko rozhodli postaviť viacúčelové dielo Železná vrata. Z celkového investičného nákladu pripadlo na energetiku

75% a na plavbu 25%, na plavebnú časť investičných nákladov prispeli všetky štáty združené v Dunajskej komisii, teda aj bývalé Česko-slovensko. Stavba sa realizovala v rokoch 1964 -1971.



Priehrada Železná vrata



Dunaj je vďaka priehrade Železná vrata plne splavný cez obávanú Katarakty

Vzpomínáme na prof. Pavla Gabriela



Počátkem letošního roku odešel člověk, který celý svůj život zasvětil vodohospodářské problematice v tom nejširším slova smyslu, od využití vodní energie ve vodních elektrárnách až po vodocestnou a plavební problematiku, pan **prof. Ing. Pavel Gabriel, DrSc., dr. h. c.**, ve svých nedožitých devadesáti letech.

Pan profesor Gabriel se narodil 17. 4. 1930 v Praze a svá jinošská léta prožil v Roudnici nad Labem, kde v letech 1941 až 1948 navštěvoval tamní reálné gymnasium. Po přesunu zaměstnání jeho otce do Bratislavy ukončil svá gymnasiální studia na gymnasiu v Bratislavě, kde v roce 1949 s vyznamenáním maturoval. V Bratislavě vystudoval Fakultu inženýrského stavitelství na Slovenské vysoké škole technické, kterou ukončil v roce 1954 s vyznamenáním a získal titul inženýra pro specializaci hydrotechnickou. Na katedře hydrotechniky tamní vysoké školy se podílel na výuce základních předmětů hydrotechnické specializace od hydrauliky až po využití vodní energie a výstavbu vodních cest. V roce 1960 zde získal vědeckou hodnost kandidáta technických věd. Od roku 1958 pracoval ve Výzkumném ústavu vodného hospodářství v Bratislavě nejprve jako výzkumný pracovník, posléze jako samostatný vědecký pracovník. Hydrotechnický výzkum se tak stal pro Pavla Gabriela základním vědeckým potenciálem, který ho provázel celý odborný život a z něhož vycházel při svých odborných stanoviscích k vodohospodářské problematice, jakož i při své přednáškové činnosti na vysokých školách nejprve v Bratislavě a potom i v Praze. Na Fakultě inženýrského stavitelství v Bratislavě si ho jako svého asistenta, pro jeho vysokou odbornou erudovanost, vybral prof. Ing. Jaroslav Čábelka, DrSc. Pavel Gabriel se také podílel odbornými články na vysokoškolských učebnicích pana profesora Čábelky „Využitie vodnej energie 1-2“ a „Vnútrozemské vodné cesty“, vydaných v letech 1958-1959 a 1969 v Bratislavě. Po celý život pana profesora Čábelky se Pavel Gabriel stal jeho nejbližším spolupracovníkem, což nakonec vedlo i k tomu, že ho v roce 1966 následoval do Prahy, kde profesor Čábelka od roku 1962 na katedře hydrotechniky Fakulty stavební přednášel předměty Jezy a Vodní cesty.

Po svém nástupu na katedru hydrotechniky Fakulty stavební Českého vysokého učení technického byl Ing. Pavel Gabriel ustanoven vědeckým pracovníkem a určitou dobu sdílel místnost s generačně starším akademikem Ježdíkem. Akademik Theodor Ježdík byl uznávaným hydrotechnickým odborníkem v tom nejširším slova smyslu od hydrologie až po vodní stavitelství. Profesor Ježdík byl velmi kultivovaným člověkem s vytříbeným smyslem pro spravedlnost a technickou přesnost. Je známo, že svým studentům vštěpoval do podvědomí, že pokud uvádějí ve svých pracích nějaké rozměry, které nemají exaktně ověřené, je třeba před nimi uvádět slůvko „asi“. Nemáme právo hodnotit, zda toto období zanechalo v Pavlu Gabrielovi nějaký vliv. Je však známo, že při hodnocení odborných a vědeckých prací neopomněl zdůraznit, že doktorská práce profesora Ježdíka obsahovala pouze kolem 30 stránek, z nichž každá byla na vysoké vědecké úrovni.

V roce 1970 Pavel Gabriel získal titul doktora technic-

kých věd a v roce 1978 byl jmenován řádným profesorem. Jeho životním krédem byl hydrotechnický výzkum v celé své šíři, který ho dovedl k postavení přední odborné vědecké osobnosti v oboru vodního hospodářství a vodního stavitelství, věnující se matematickému a fyzikálnímu modelování v hydraulice a hydrotechnice. Jeho znalosti v hydrotechnickém výzkumu, které byly v řadě případů zaměřeny na proudění vody v otevřených korytech vodních toků, vycházely z řady výzkumů na vodních tocích, zejména Dunaje a Váhu na Slovensku a Labe, Vltavy a Moravy v Českých zemích. V rámci zahraniční spolupráce se zejména podílel na hydraulickém výzkumu vodního díla Basrah v Iráku, na koncepčním řešení telematického systému soustavy vnitrozemských vodních cest v Evropě a na projektové přípravě rekonstrukce plavebního kanálu Ferrari v úseku Final di Rero – Migliarino v Itálii. Své znalosti v hydrotechnickém výzkumu zohlednil mj. i jako poradce při výstavbě hydraulických a hydrotechnických laboratoří při Fakultě stavební. Profesor Gabriel byl velmi precízní při svých návrzích na konkrétní řešení jakéhokoliv problému, a v podstatě vždy se opíral o hydrotechnický či matematický výzkum. Můžeme konstatovat, že pedagogická a výzkumná činnost profesora Gabriela byla tak úzce spojená, že vytvářela jeden celek, který je charakteristický pro jeho odbornost.

Na fakultě byla ustanovena výzkumná základna, kde působil jako vedoucí výzkumný pracovník. V roce 1981 byl jmenován profesorem ČVUT pro obor vodních cest a plavby, který přednášel společně s využitím vodní energie a jezy. Významná byla jeho aktivita výzkumu vztahů vodních cest a životního prostředí, které se věnoval na mezinárodní úrovni.

Obdobně jako i v Bratislavě Pavel Gabriel přispíval svými odbornými znalostmi do vysokoškolské učebnice autora profesora Čábelky – Vodní cesty a plavba - a byl spoluautorem vysokoškolské učebnice Jezy, vydaných v nakladatelství SNTL/ALFA v roce 1978 a 1989. Postupně vedl přednášky z oblasti hydrotechnického výzkumu, jezů, vodních cest a plavby a využití vodní energie. Kromě jmenovaných vysokoškolských učebnic publikoval více než 400 vědeckých a odborných prací – monografií, vysokoškolských skript, vědeckých a odborných článků v časopisech, referátů na kongresech a konferencích, výzkumných zpráv apod.

Profesor Pavel Gabriel byl člověk nesmírně pracovitý, svědomitý, nacházející ve vědeckovýzkumné, odborné a pedagogické práci své poslání. Své vynikající znalosti a zkušenosti ochotně předával svým studentům a kolegům na fakultě, projektantům a všem, co dovedli naslouchat. Po povodních 1997 a 2002 se významnou měrou zapojil při přípravě koncepce protipovodňové ochrany hlavního města Prahy.

Po ukončení pedagogické činnosti se věnoval pracím na výzkumných grantových projektech.

Od roku 2001 se postupně aktivně zapojoval do výzkumu vodních cest a hydraulických problémů vodních děl ve Výzkumném ústavu vodohospodářském TGM, v.v.i. v Praze Podbabě, kde pracoval v odboru hydrauliky, hydrologie a hydrogeologie. Z hlediska hydraulického výzkumu vodních děl je velmi zajímavá metoda využití dálkově řízených modelů lodních souprav pro zkoumání a ověřování bezpečnosti plavebního provozu v oblasti vodních děl v blízkosti plavebních komor.

Je charakteristické pro profesora Gabriela, že svou aktivní činnost zahajoval i končil ve vodohospodářských výzkumných ústavech.

Od šedesátých let prof. Gabriel systematicky rozvíjel své zahraniční odborné a vědecké kontakty a to mj. v prestižních světových organizacích jako je Mezinárodní asociace pro hydraulický výzkum (IAHR) a Mezinárodní plavební sdružení (PIANC/AIPCN). Intenzivně spolupracoval s univerzitami v Toulouse (Francie), Lublani (Slovensko), Petrohradu (Rusko), Krakově (Polsko), Drážďanech (Německo) a v Liège (Belgie), kde byl jmenován hostujícím profesorem a v roce 1992 mu tamější univerzita udělila čestný doktorát – doctor honoris causa.

Mimo vysokoškolské činnosti byl prof. Gabriel jedním ze zakládajících členů Českého plavebního a vodocestného sdružení v roce 1994, ustanoveného jako kolektivní člen výše uvedeného Mezinárodního plavebního sdružení PIANC, a jeho dlouholetý předseda. V rámci mezinárodního plavebního sdružení PIANC se aktivně zúčastnil pěti světových plavebních kongresů, a pro svou odbornost a váženost dostal nabídku na spolupředsednictví i na jednom z těchto kongresů. V roce 2001, kdy ukončil své předsednictví v Českém plavebním a vodocestném sdružení, byl jmenován jeho čestným předsedou.

Velmi odpovědná a pro plavbu důležitá byla i jeho činnost při organizování konference s mezinárodní účastí Plavební dny. První Plavební dny, které daly základ k tradičnímu konání této konference, se uskutečnily v roce 1971. Organizačně je zajišťovala Československá sekce Stálého mezinárodního sdružení plavebních kongresů AIPCN/PIANC (která pracovala pod patronací tehdejšího federálního ministerstva dopravy), člena nevládní mezinárodní organizace PIANC. Po rozdělení Československa a vzniku Českého plavebního a vodocestného sdružení v Českých zemích a Slovenského plavebního kongresu PIANC na Slovensku se pak tyto organizace v úzké spolupráci ujaly organizování Plavebních dnů a to střídavě v České republice a na Slovensku. Při exkurzích na těchto konferencích vždy se svou důkladností vysvětloval účastníkům exkurze problematiku navštívených vodních děl.

Profesor Gabriel se oženil v Bratislavě a jeho manželka Marta ho následovala do Prahy, kde se jim v roce 1969 narodily dvojčata Petr a Pavel. Paní Ing. Marta Gabrielová podstatnou část svého života pracovala v patentové oblasti. Již zde bylo napsáno, že Pavel Gabriel ve své odborné činnosti vždy respektoval výsledky hydrotechnického výzkumu, který plně podporoval i jeho učitel pan profesor Čábelka. A tak bylo celkem jasné, že pro hydrotechnickou laboratoř katedry hydrotechniky získali z Výzkumného ústavu vodního hospodářstva v Bratislavě velmi schopného laboranta pana Jaroslava Starého. Pan Starý neměl děti a tuto skutečnost nahrazoval velmi přátelským vztahem k mladší generaci výzkumných pracovníků hydrotechnické laboratoře, nacházející se v určité době na katedře hydrotechniky v budově Hol-laru na Smetanově nábřeží. Jarda Starý, který byl v mládí příslušníkem jezdeckého pluku v Olomouci, byl velmi zábavné povahy. V Olomouci se stýkal z řadou později velmi významných herců. A tak se stalo, že pracovníci této laboratoře, kteří některé volné chvíle trávili spolu, také několikrát strávili víkend na chalupě kamaráda Jardy Starého herce Oldřicha Veleny.

Na pana profesora Pavla Gabriela vzpomínali předcházející i současný předseda Českého plavebního sdružení doc. Pavel Jurášek a doc. Pavel Fošumpaur.



Profesor Gabriel s rodinou a přáteli



*Profesor Gabriel ve Výzkumném ústavu vodohospodářském T. G. Masaryka, v.v.i.
Zapůjčeno z laboratoře VÚV TGM, v.v.i.*

Vzpomínka na Jardu Kuberu

V době mého působení v Senátu jsem se často se zesnulým předsedou Jaroslavem Kuberou setkával. Většinou to bylo ve Valdštejnském paláci - sídle Senátu, ale také na různých společenských akcích v našem Ústeckém kraji. Jako bývalý bezpartijní starosta jsem se s ním přel o to, kdo je nezávislý a kdo závislý, ale také o zákony, které se týkaly měst a obcí. Občas jsme měli rozdílné názory. Například v roce 2008 jsme na Pražském hradě volili ze dvou kandidátů na prezidenta každý jiného.

Byl velmi pracovitý. Vzpomínám si na jeho chodníkový zákon, který jsem v té době též svým hlasováním podpořil.

Jednou jsme se spolu na pozvání Ředitelství vodních cest ČR zúčastnili presentační plavby po Labi z Děčína do Drážďan, a to u příležitosti 170. výročí první plavby legendárního parníku Bohemia na trase Obříství - Drážďany. Během plavby nám vedoucí pracovníci ŘVC ČR podali v té době aktuální informace o průběhu schvalování stavby plavebního stupně Děčín. **Uvedená plavba se uskutečnila již před 9 lety. Labem za tu dobu protéklo hodně vody, bohužel se do dnešních dnů nezačalo na tak významné, dle mého názoru ekologické stavbě, ani s přípravnými pracemi, škoda.**

V Děčíně jsme se též potkávali, coby tenisoví protihráči, na turnaji ve čtyřhrách.

Jsem smutný, že tak náhle odešel, měl jsem ho rád.

*Josef Zoser, emeritní senátor
a bývalý dlouholetý starosta
Jiřetína pod Jedlovou*



Páni senátoři coby tenisté na kurtu v Děčíně



Senátoři Jaroslav Kubera a Josef Zoser na palubě Poseidonu při plavbě do Drážďan

Jak předseda JZD Slušovice elektronizoval české školství

prof. JUDr. Zdeněk Souček, DrSc.



Počátkem 80. let minulého století české školy nebyly vybaveny prakticky žádnými počítači a značně tak zaostávaly za vyspělým světem. Z iniciativy ministerstva školství byl pracovníky ČVUT, VUT a dalších vysokých škol vypracován projekt elektronizace školství, který byl předložen vládě a byl jí schválen. Šlo na tehdejší dobu o poměrně vysokou částku, hrazenou ze státního rozpočtu. Na školách nastal vysoký jásot, avšak byl předčasný.

Dnešní mladí lidé si již nedovedou představit tehdejší systém plánování. Získat „investiční peníze“ sice také nebylo jednoduché, ale těžší je bylo utratit, říkalo se „proinvestovat“, „prostavět“. Dnes je již těžko uvěřitelné, že investiční referenti podniku koncem roku sháněli křišťálové vázy, drahé koberce a jiné zbytečnosti, jen aby přidělené investice utratili, protože „plán musel být splněn.“

Takže čas běžel, několikrát se sešel ministr školství s ministrem elektrotechniky a dalšími ministry, ale výsledkem vždy bylo konstatování, že ministerstvo elektrotechniky počítače školám nemůže dodat, protože nemá devizy na nákup součástek ze zahraničí, nejsou pracovní síly, nejsou stavební kapacity, atd., atd., prostě dodávku počítačů nelze uskutečnit. Situace se několikrát opakovala, kavalkáda vládních šestsetřináctek odjela, ale dodávka počítačů se nijak nerýsovala. Konec roku se však blížil a s ním i hrozba propadnutí celé přidělené částky.

Až došlo na jedno zasedání, které řídil ministr školství za přítomnosti ministra elektrotechniky, ministra průmyslu, ministra stavebnictví a dalších vysokých funkcionářů. Účastnil se také ministr pro vědu a techniku, který k našemu překvapení přivedl předsedu JZD Slušovice Františka Čubu. Oba po celou dobu jednání mlčeli, až se porada chýlila ke konci s obvyklým závěrem, že dodávku nelze uskutečnit, požádal ministr pro vědu a techniku, zda by mohl vystoupit F. Čuba. Ten svým obvyklým klidným a pomalým způsobem řekl zhruba toto: „Jsem velmi překvapen průběhem zasedání. Myslel jsem, že ministerstvo školství zde bude klást požadavky, a ministerstvo elektrotechniky bude sdělovat, jak tyto požadavky splní. Jelikož tomu tak není, nabízím, že všechny dodávky naše družstvo zajistí“. To byla bomba.

Nastalo úplné ohromení a tyto reakce:

Ministr průmyslu: „Zásadně nesouhlasím, na Gottwaldovsku (tehdy se tak jmenovalo Zlínsko) je nedostatek pracovních sil a jejich převedení na výrobu počítačů by

ochromilo plnění plánu v jiných odvětvích“.

Čuba: „Nepotřebuji žádné lidi z Gottwaldovska. Použiji pracovníky z Turce (pohraniční oblast na pomezí Slovenska a Polska), kde je nezaměstnanost.“

Ministr stavebnictví: „Zásadně nesouhlasím, nejsou stavební kapacity pro výstavbu bytů pro tyto pracovníky, ani průmyslové budovy.“

Čuba: „Já jsem již byty postavil a pracovníci už jsou tam.“

Ministr elektrotechniky: „Nejsou devizy na nákup nezbytných součástek“.

Čuba: „Žádné devizy nepotřebuji. Koupil jsem si od Metalimexu (český podnik zahraničního obchodu) plechy, které již několik let ležely v Hamburgu, podařilo se mi plechy prodat a mám deviz dostatek.“

Ministr elektrotechniky: „Musela by se dovést japonská montážní linka, na kterou nemáme.“

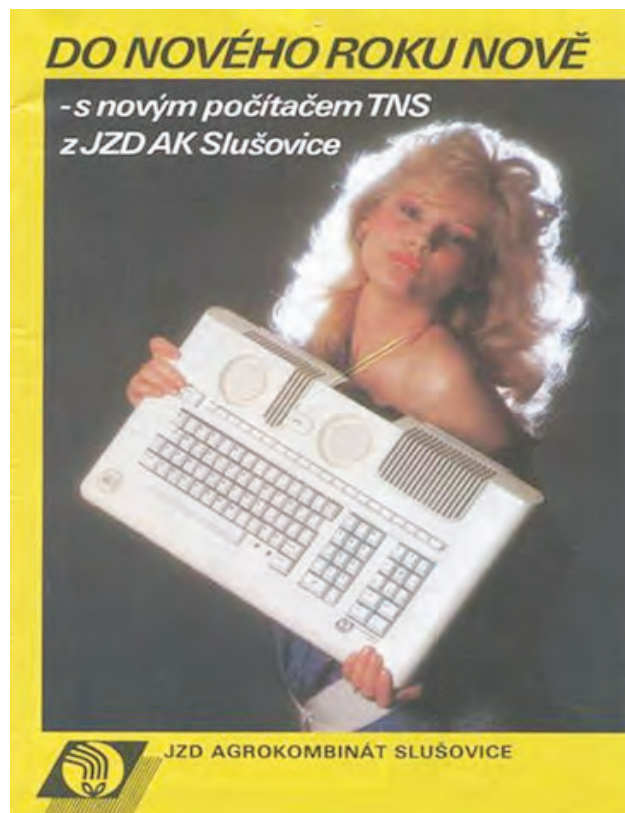
Čuba: „Já jsem ji již koupil. A abyste se přesvědčili o reálnosti mého návrhu zvů vás všechny příští čtvrtek do foyeru Státní plánovací komise, kde vám předvedeme fungující vzorky našich počítačů.“

Na vernisáži skutečně byly počítače prezentovány, včetně uživatelských příruček.

A tak JZD Slušovice vybavilo naše školství počítačovou technikou.

Někteří závistivci tehdy Čubu osočovali, že počítače byly drahé. To je dnes již těžko posoudit, v každém případě naše školství bylo vybaveno počítači a lidé ve školách velebili slušovické jezeďáky.

Tak tomu tehdy bylo. Nevím nic o jiných kontaktech F. Čuby, ale s počítači pro školství to tak bylo tak, jak výše uvádím.



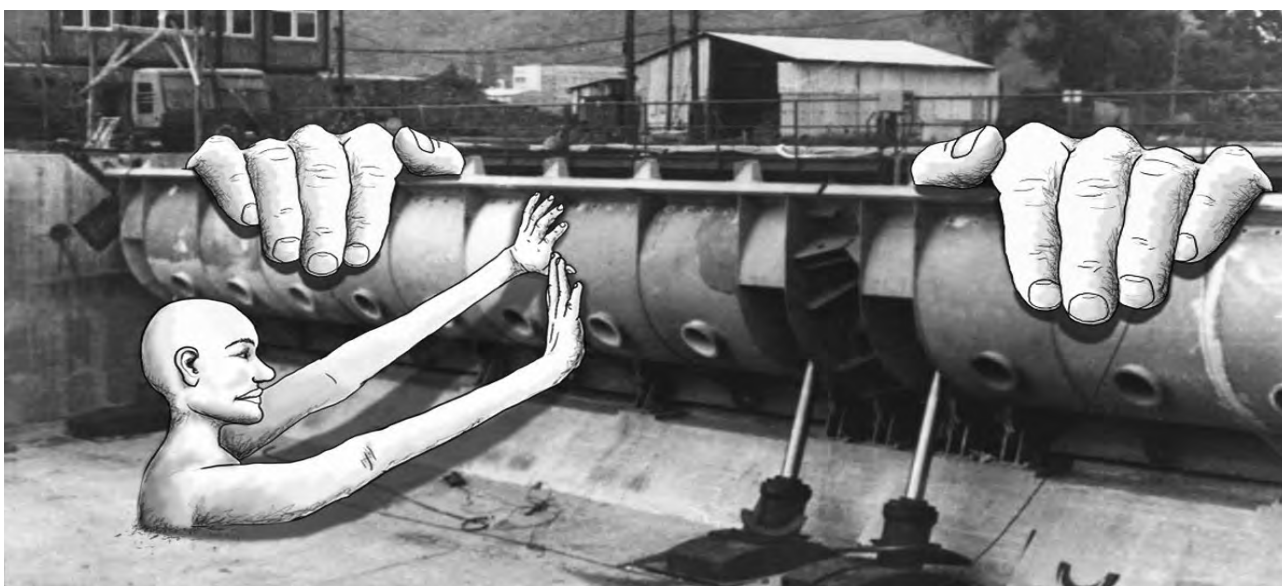
9. března, těsně před zavedením karantény, se uskutečnila porada širšího vedení závodu Dolní Vltava 51 let po normalizaci a den před zavedením karantény



Poradu řídil první ředitel závodu Dolní Vltava Ing. Josef Podzimek za přítomnosti nynějšího generálního ředitele státního podniku Povodí Vltavy RNDr. Petra Kubaly a současného ředitele závodu Dolní Vltava Ing. Jiřího Friedela



Setkání útvaru technického a vodohospodářského rozvoje Povodí Vltavy pod vedením Ing. Josefa Podzimka před 33 lety



Stavba jezu na Vltavě... Ilustrace Eliška Podzimková

Život není takový – je úplně jiný (77)

Ing. Josef Podzimek

*Na mnohé věci se neodvažujeme ne proto,
že jsou těžké, ale proto,
že se na ně neodvažujeme.*

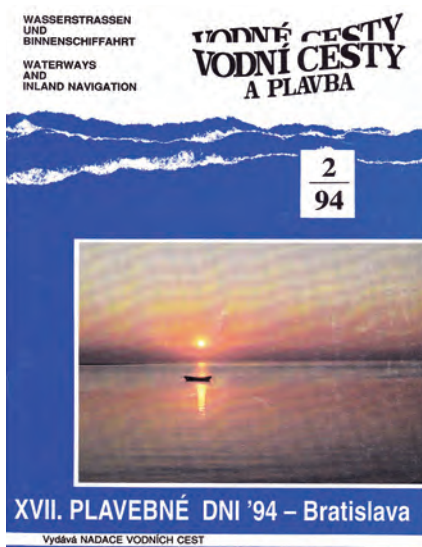
Seneca

V minulém čísle časopisu Vodní cesty a plavba jsem se vrátil k 20. Plavebním dnům, které se konaly v roce 2000. Pak jsem se posunul dál k 30. Plavebním dnům, které se konaly ve Zlíně v roce 2019. Měl bych tedy počkat až na číslo 3/2020 a něco chytrého napsat k otázce, kam se posunula nebo neposunula příprava – **ne realizace vodního**

koridoru Dunaj-Odra-Labe. Mezitím se opět vystřídal ministr dopravy ČR a chci proto věřit, že se kormidlo historie D-O-L obrátí proti proudu. Ale než se tak stane, rozhodl jsem se vrátit ještě do roku 1994, kdy jsme v našem časopisu uveřejnili článek s názvem: **Přežije Pravda E.E.Kische rok 2000?**

SLOVO K PLAVEBNÍM DNŮM aneb PŘEŽIJE PRAVDA E. E. KISCHE ROK 2000 ?

Ing. Josef Podzimek, Ekotrans Moravia a.s.



„Zuřivý reportér“ Egon Erwin Kisch na palubě parníku A. Lanna 8

Dne 22. září 1920 dochází k zahájení pozoruhodné plavby jednoho z nejsilnějších pražských vltavských parníků nazvaného A. Lanna 8 z Prahy do Bratislavy, neboť pro jeho rozměry nebylo možné využít železnici. Cesta z Holešovic vedla po Vltavě a Labi do Hamburku, dále podél pobřeží po moři do Wilhelmshavenu a poté průplavy proti toku Rýna do Mohuče. Po přezimování ve Frankfurtu nad Mohanem a vymontování parního stroje

pak trup lodi dotáhli koně Ludvíkovým průplavem Dunaj-Mohan až k Dunaji, kde byl stroj opět vmontován. Z Pasova po Dunaji potom parník vlekl nově zakoupený bagr a parní jeřáb. Do Bratislavy dorazil dne 11. července 1921. Cesty parníku se až na Rýn zúčastnil a ve své reportáži a v divadelní hře ji ztvárnil „zuřivý reportér“ Egon Erwin Kisch.

Redakce

Mapa zobrazuje plavbu lodí
A. Lanna 8 a Andromeda z Prahy do Bratislavy

- Trasa cesty A. Lanna 8
- Trasa cesty Andromedy



Nákladní loď Andromeda, kterou nechala vyrobiť Ekotrans Moravia a.s.





Od XVII. Plavebních dní uplynulo 26 let a posuďte sami, co se od té doby udělalo – neudělalo. Tehdy jsem článek krátil a neobsahoval tím pádem dopis Ing. Petra Formana tehdejšímu premiérovi první československé vlády po sametové revoluci Ing. Petru Pithartovi.

Myslím, že připomenout si tento článek včetně dopisu předsedovi vlády je natolik zajímavé, že se toho odvážím, a posuďte sami, co se od té doby změnilo, a věrme, že nástupem nového ministra dopravy bude s optimismem možné uveřejnit nový článek, který ponese název:

Pravda zuřivého reportéra Egona Ervína Kische, napsaná v roce 1920, nepřežila rok 2020!

Ale vraťme se do roku 1994. Vždy mě fascinovala reportáž tohoto opravdového reportéra, kterou v roce 1920 napsal při své cestě na palubě parníku A. Lanna 8 z Prahy do Bratislavy.

Připomeňme si začátek první kapitoly:

Z Prahy do Bratislavy přes Severní moře – 6. října 1920

Bratislava leží na jihovýchod od Prahy. Tedy, když se chceme dostat z Prahy do Bratislavy, musíme jet nejdříve na sever, stále na sever až tam, kde evropský kontinent přestává být kontinentem, za Hamburk, za Cuxhaven a ještě dále severněji, až do Severního moře. A potom na západ na kanály a řeky, na západ přes Weseru až k německo-holand-

ské hranici a dále až k Rýnu. To je logika vodních cest...

Bratislava leží ve vzdálenosti 350 kilometrů od Prahy, asi 250 kilometrů od Budějovic. Vltava u Vyššího Brodu je vzdálena pouhých 35 kilometrů od Dunaje u Lince. Ale když se chceme dostat z Vltavy na Dunaj, tak musíme jet 2 170 kilometrů, „až k Babicům“ 6 týdnů, 8 týdnů - ještě sám nevím, jak dlouho to všechno potrvá.

Tendr „A. Lanna 8“, který až dosud blaženě ležel v holešovickém přístavu nebo na Františku nebo tahal labské čluny pro regulaci Vltavy, či vlekl uhelné čluny na laně z Ústí, byl nyní vyvolen k vyššímu poslání: musí k bagrovacím pracím do Bratislavy. Tam se má budovat přístav pro dva milióny tun a pro práce potřebuje vltavskou flotilu. Jak se tam dostat? Československé železniční úřady vydaly zprávu: „Po železnici to nejde“. Tak jel A. Lanna 8 – jako první loď - jako vůbec první loď republiky, která z Prahy do Bratislavy vyjíždí po vodní cestě - ve čtvrtek 23. září 1920 v sedm hodin ráno z holešovického přístavu se šesti tunami uhlí.

Nyní přerušíme vyprávění a posuňme se téměř o ¾ století do dnešní doby. Věřil by tehdy někdo, že náš národ, naše vyspělá společnost, náš průmysl, náš demokratický systém vystřídaný protektorátem a dalších téměř 50 let budování socialismu, nezmění nic na faktu, který popsal E. E. Kisch v roce 1920?

Téměř všechny ostatní smělé projekty vodních cest v Evropě byly uskutečněny, utopie o průplavu Rýn-Mohan-Dunaj se stala v roce 1992 skutečností a pouze projekt Dunaj-Odra-Labe je stále kontroverzní. Stále má E. E. Kisch pravdu: Chcete-li jet z Prahy do Bratislavy, musíte jet na sever, stále na sever a pak dlouhou oklikou na jih a pak stále na východ až do Bratislavy. Taková je logika vodních cest. Je to však logické pro stát, který se opět vrátil k rozumu, vrátil se do tržního systému, vrátil se do Evropy a je, jak rádi říkáme, srdcem Evropy?

Jaké je to srdce, když na jeho prahu jsou přetnuty tepny vodních cest. Podívejme se na mapu vodních cest Evropy a zjistíme, že naše území je balvanem překážejícím plynulé vodní dopravě v Evropě. Tedy srdcem kamenným bez lásky a pochopení k zájmům životního prostředí a hospodářského rozvoje naší republiky. Znemožňuje rozvíjení vodní dopravy, která je ze všech druhů dopravy k životnímu prostředí nejšetnější. Znemožňuje konkurenceschopnost našich výrobků, které jsou zatěžovány vysokými náklady na dopravu.

Nechci zde opakovat do nekonečna pravdy, které každý, kdo chce, je již ví, nebo se může dozvědět. Chci se jen zastavit nad tím, co my, odborníci ve vodní dopravě, jsme učinili pro to, aby pravda o vodních cestách v Evropě, tak výstižně vyjádřená ve výše uvedené reportáži, se do konce století změnila.

Než jsem začal psát toto pojednání, hrozně jsem chtěl vše pojmenovat po pravdě. Jmenovat a odvolávat se na dokumenty, abychom jednou sami sobě řekli pravdu do očí. **Pak jsem si uvědomil, že bych mohl rozvoji vodní dopravy víc ublížit než pomoci. Uvědomil jsem si, že nás – co víme pravdu o vodní dopravě – je asi 200 v celé republice a všichni prakticky sedíme každé dva roky v jednom sále při tradičních Plavebních dnech, a že všechno o sobě víme, ale že to nechceme slyšet, neboť nám to komplikuje život. Někdo se dopracoval k funkci generálního ředitele,**

a je přesvědčen, že to je to hlavní, druhý čeká na definitivu, třetí nechce, aby se vzpomínalo na jeho stranickou minulost, čtvrtý se těší na penzi, pátý čeká, až jeho nadřízený udělá chybu, aby postoupil na jeho místo, a všichni vědí, a nejenom vědí, ale dlouhou životní praxí mají ověřeno, a bohužel současná doba to opět potvrzuje, že jediné, co je může ohrozit, je aktivita. V oboru rozvoje vodní dopravy není aktivita žádána, ba naopak je nebezpečná. Vyžaduje peníze a těch je nedostatek. Vyžaduje odvahu říci dezorientovaným občanům pravdu o tom, že vodní cesty a vodní doprava neohrožuje jejich životní prostředí, ale právě naopak. Nechte to již mnoho, neboť občané již pozorují nekonečné šňůry nákladních aut na hraničních přechodech, řada občanů už chápe, že elektrifikovaná železnice bere elektrický proud z tepelných elektráren, které jim zamořují ovzduší nebo v lepším případě z elektráren atomových. Ale proč se do toho sporu logiky a emocí zaplétat.

A tak vstupujeme hned na začátku demokratického a hospodářského rozvoje naší společnosti, v oblasti rozvoje vodní dopravy do období spiknutí chytrých – pasivních vedoucích pracovníků. Jejich dohody jsou logické, osobně ochranné a téměř nenapadnutelné. Dovolí přežít rok 2020 a pak se uvidí.

Píšu-li tyto řádky, nemohu se ubránit, abych necitoval z dopisu, který dne 15. 3. 1990 napsal Ing. Petr Forman, ředitel firmy Vodní cesty a.s., tehdejšímu premiérovi ČR



Petrovi Pithartovi:

Vážený pane předsedo vlády,

píšu Vám o vodní dopravě a vodních cestách. Konečně mi totiž opět přišel do ruky Váš článek „Umí jenom Gabčíkovo“: tentokrát opožděně, v Listech č. 5/1989. Četl jsem jej již v loňských Lidovkách, ale víte, jak to chodilo – honem přečíst a poslat dál. Napsat jsem Vám ovšem chtěl již tenkrát, protože jsem v článku shledal stran vodních cest neúnosně mnoho omylů.

Dnes je ale jiná situace. Vy jste se z disidenta a spisovatele stal i mým předsedou vlády a škrtnutí Vašeho pera nemá vliv „jen“ na smýšlení čtenářů, ale na faktické činy. Přestal jste být člověkem, který apeluje a svým slovem snad ovlivní rozhodování mocných; stal jste se tím mocným, jenž naopak pod tíhou mnoha vlivů sám rozhoduje. Měl byste se už proto konečně dozvědět, že Vaše slova o „betonovém kanálu, který se na jižní Moravě právě chystá zlikvidovat lužní lesy“ neodpovídají pravdě, a kdo Vám toto řekl, ten Vaši informovanosti nedobře posloužil. Mělo by se Vám donést, že vodní doprava není plýtvání a ekologická katastrofa, ale naopak nejlevnější a energeticky nejméně náročná technologie s nejmenšími dopady na životní prostředí. A že to platí i v Československu. V jiných zemích to už dávno vědí, a nejen v těch geomorfologicky nejvhodnějších placatých nederlandech.

A ještě ke slovu „megalomanie“ (jiní zase používají „gigantomanie“). Souhlasím s tím, že stavby, na něž se taková adjektiva hodí, často „ničí nejen životní, ale i občanské prostředí“, Vám však jistě nemusím široce popisovat, že podobnou vlastnost mají i slova. Pro ta, která nějakým způsobem popisují velikost, je nutné napřed stanovit měřítko – jinak nemají obsah a jejich užití posléze přestává být důstojným. Pojdme se, prosím, o to pokusit.

Velká část veřejnosti (ale i Vy) je v náhledu na vodní dopravu ovlivněna jednostrannými a často prokazatelně nepravdivými informacemi. Snažili jsme se – mnohokrát – již v časech minulých seznamovat lidi s tím, co to doopravdy je vodní doprava a jak doopravdy vypadají mo-

derní a rozumné vodní cesty. Zpravidla jsme k tomu nedostávali prostor. Ale – ten prostor kupodivu není ani teď! Za mnohé příklady: šéfredaktor nezávislých Lidových novin se při naší snaze o dialog s Vaším článkem vyjádřil zhruba slovy „my o tom kanálu budeme psát jen negativně“; redaktor Hospodářských novin se pro změnu bojí (!) náš článek uveřejnit. Atd.

Skutečně si nemyslím, že vodní cesty jsou dnes tím nejdůležitějším problémem. Jsou však jedním z řady prostředků k menšímu plýtvání energií, k omezení exhalací, hluku, prašnosti a zabíjení lidí dopravními prostředky. Každý ve svém oboru by měl dělat to nejlepší, co dovede – a vodní doprava je jedním z kamínků do mozaiky vyšší prosperity naší země. Patří také k předpokladům integrace našeho neprůchodného srdce Evropy do mezinárodního hospodářského dění – to totiž není imaginární, ale představuje zcela konkrétní toky zboží. Nehovořím teď o tom, zda se do vodních cest pustit ihned, nebo popozítí, zda rychle nebo pomalu. Mluvíme o principu, a ten si zaslouží pozornosti kdykoliv.

Pan premiér tehdy odpověděl:



Vážený pane Formane,

prosím, obraťte se mým jménem na LN či Hospodářské noviny, ať Váš článek uveřejní. Nebo jim řekněte, ať mi zavolají. V každém případě mi dejte vědět, jak to dopadlo. Správně by ale bylo, kdyby HN

a asi i LN otiskly i můj text, protože ten četlo pár tisíc lidí. – Děkuji Vám za upřímnost. S pozdravem Petr Pithart

Jak myslíte, že to dopadlo? LN nikdy žádný článek o přednostech vodní dopravy neotiskly. Ba pak ležel v redakci LN již více jak tři měsíce článek o průplavu D-O-L z pera spisovatele Jiřího Stránského, pozdějšího prezidenta čs. Penklubu, a nikdy nebyl uveřejněn. Psal totiž o vodní cestě pravdu. Dokonce film o vodní dopravě, k němuž napsal a namluvil komentář spisovatel veskrze lidský, který rozhodně nemůže být považován za technokrata – František Nepil, zakázal exministr životního prostředí Dr. Moldán promítat na filmovém festivalu Ekofilm Ostrava 1993. Nemělo by začít blikat výstražné světélko?

Ptáte se, co já – pamětník Plavebních dnů – vlastně vám či nám, kteří již 25 let zasedáme na těchto konferencích, chci říci? Vlastně jsem to řekl již před dvěma roky ve Znojmě. Tehdy jsem toto shromáždění uctyhodných odborníků vyzval, abychom se rozpomněli na období, kdy předlistopadový náměstek ministra MLVH ČSR Ing. Vančura se obával Plavebních dnů jako nátlakové skupiny a chtěl je zakázat, a abychom se, v moderní terminologii, nestali lobby pro rozvoj vodní dopravy a vodních cest.

Tehdy vznikla víc jak 4 hodiny trvající diskuze, kdy z 200 účastníků cca 40 bylo pro mé názory a 40 proti. Ostatní se nudili nebo se báli nebo nechtěli projeviti svůj názor. **Potom jeden z účastníků ze Slovenska dal hlasovat o tom, abychom o těchto názorech nehlasovali. Na tom jsme se všichni shodli a šli na večeri.** Při večeri mi téměř všichni, co byli proti našim názorům, řekli, že s nimi souhlasí, ale že se to nedá tak veřejně říci a úspěchat. Pak mi někteří nabídli tykání a stali jsme se přáteli.

V závěru věřím, že zvítězí logika vývoje nad logikou osobních zájmů inteligentních a pasivních, že pravdivé argumenty vytlačí z veřejného mínění emoce neinformovaných, že hospodářské a politické zájmy naší republiky se dají do rovnováhy s ochranou životního prostředí celého státu a že vstoupíme do příštího tisíciletí s jinou reportáží o cestě z Prahy do spřátelené Bratislavy, než E. E. Kisch v roce 1920.

Nemáme se nad sebou zamyslet?

Na závěr tohoto „smutného“ povídání ještě skočím do roku 2011, kdy Ing. Jaroslav Pospíšil předemnou předával svou funkci vedoucího odboru plavby a vodních cest na ministerstvu dopravy ČR do rukou no-

vého vedoucího odboru Ing. Jana Vlčka. Před oficiálním aktem mi předal originál křížek s ukřižovaným Ježíšem Kristem, který si přivezl z návštěvy ve Vatikánu, se slovy „**Nám může pomoci již jen Pán Bůh**“.

Končím toto povídání novým konstatováním:
Nám může pomoci jen Pán Bůh, anděl nebo nový pan ministr dopravy.



Podle výtvarného návrhu Josefa Sodomky vytvořili kováři Petr Píša, Oliver Krejčí, Tomáš Janovec a Adam Štumar unikátní loutku rytíře proměňujícího se v průběhu představení s názvem REZAVÁ RAPSODIE v anděla. Výška loutky, vážící 1700 kg, je 7,6 m, přičemž ovládací „kříž“ ční ve výši 9,5 m. Loutka dokáže pomalu kráčet, pokleknout, vzít svoji Múzu na dlaň a vynést ji do výšky své hlavy. Při představeních Múza zvedá rytíře jeho hledí a poté, co on prozře, mění se v anděla, a to jak podobou hlavy, která nejenže se pohybuje, ale například i její oči mrkají, tak i díky křídům, jimiž obří loutka umí mávat. Za pomoci horolezeckých lan a kladek ji na způsob obří marionety ovládá 9 loutkovodců, z nichž jeden je uvnitř těla a zajišťuje odtud hybnost hlavy a křídel. Technicky loutka visí na teleskopickém rameni čelního manipulátoru, stroje, který jede za ní a nese ve výšce hlavní ovládací kříž. Loutka, kterou vlastní a provozuje zapsaný spolek Tančírna Třešť, byla vyrobena v průběhu 75 dnů na konci roku 2014 v Kovárně Na vyhlídce v Třešti za velké pomoci Strojíren Podzimek. Prohlédnout si ji mohli všichni hosté při příležitosti 120. výročí založení firmy Podzimek a synové. Tehdy Anděl vyzvedl do oblak ředitele Martina Podzimeka a pěknou živou vílu. Autor Petr Píša

PODZIMEK & SYNOVÉ



Stavíme s nadhledem!

www.podzimek.cz



[/podzimekasynove](https://www.facebook.com/podzimekasynove)

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