

WASSERSTRASSEN
UND
BINNENSCHIFFFAHRT

WATERWAYS
AND
INLAND NAVIGATION

VODNÉ CESTY VODNÍ CESTY A PLAVBA

1
2022

Německo prohloubilo Labe do Hamburku pro větší lodě



*Senát ČR podpořil ratifikaci Dohody o údržbě
a rozvoji mezinárodní Labské vodní cesty*



Na památku
ukrajinských
námořníků!



Vydává

PLAVBA o.p.s.
A VODNÍ CESTY



Ministerstvo dopravy

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



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



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



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



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



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



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



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



AGRÁRNÍ KOMORA
České republiky
Agrární komora ČR
Blanická 383/3, 779 00 Olomouc
www.akcr.cz



ČESKÉ PLAVEBNÍ A VODOCESTNÉ SDRUŽENÍ



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



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



www.metrostav.cz



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



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



Váňovská 528, 589 16 Třešť
www.podzimek.cz



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



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



www.strabagrail.cz



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



Loď Moravia, loď Czechie
Kotviště č. 14, Na Františku, Praha 1
www.prahalode.cz



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



PRAGUE BOATS
SINCE 1990

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

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

REDAKČNÍ RADA

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

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

PLAVBA A VODNÍ CESTY o.p.s.

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

Objednávky a inzerce:

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

Jazyková úprava: Ing. Petr Forman

DTP, tisk: PRESTO s.r.o.

Vychází čtvrtletně
Roční předplatné vč. poštovního 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

OBSAH

Hamburk přijímá větší námořní lodě díky prohloubenému Labi	2
Senát ČR podpořil ratifikaci Dohody o údržbě a rozvoji mezinárodní Labské vodní cesty	4
Australské uhlí po vodě do Děčína	5
Nad vládním prohlášením	
Ing. Petr Forman	6
VÁLKA NA UKRAJINĚ - Vodní doprava v ohrožení	
Tomáš Kolařík	8
Povodí Moravy zahájilo na Baťově kanále modernizaci rejd plavbních komor	11
Oprava opevnění Baťova kanálu v úseku Valcha – Sudoměřice	
Petr Chmelař	12
Povodí Vltavy dokončilo nové vývaziště v Českých Budějovicích	14
Po dvou letech zase na vodě	
Z domácího tisku	15
Zabezpečení vodního díla Orlík před účinky velkých vod	
Ing. Tomáš Beržinský	16
Nové digitální mapy pro plavbu v České republice	
Ing. Jan Bukovský, Ph.D.	18
Páteční vodovod Soběslav – Doubí prochází omlazovací kúrou. Moderní technologie jeho životnost prodlouží o dalších sto let	
PhDr. Zdeněk Zuntých	19
Modernizace sportovního přístavu v Podolí	
Eva Skořepová	20
Rozsáhlá výstava Vltava – Proměny historické krajiny	22
Vzpomínání na Petra Hudlera	24
Život není takový – je úplně jiný (85)	
Ing. Josef Podzimek	26

Titulní strana: Námořní plavba na Labské vodní cestě u Hamburku (Německo) / Maják na Hadím ostrově (Ukrajina)

Autor: Hafen Hamburg / Wikipedia

Hamburk přijímá větší námořní lodě díky prohloubenému Labi

Koncem ledna dokončila německá správa vodních cest závěrečnou fázi úpravy plavební dráhy, velké námořní lodě s větším nákladem díky tomu mohou od minulého týdne proplouvat Labem do Hamburku. Úspěšné rozšíření a prohloubení Labské vodní cesty je nezbytným opatřením k udržení konkurenceschopnosti hamburského přístavu.

Dokončení druhé etapy úpravy plavební dráhy proběhlo 24. ledna 2022. To znamená, že cíl umožnit kontejnerovým lodím o ponoru 13,50 m dosáhnout přístavu Hamburk bez ohledu na příliv a odliv byl splněn. V závislosti na přílivu jsou také možné větší ponory. Přichází a odchází námořní vodní doprava nyní těží z nárůstu ponoru o 1,00 m až 1,90 m ve srovnání se stavem před prohloubením plavební dráhy – v závislosti na rozměrech lodí. Například lodě Megamax o šířce až 62,50 m a délce 400 m mohou připlout do přístavu s ponorem až 13,10 m bez ohledu na příliv. Před úpravou to bylo jen 11,40 m. Při příznivém přílivu je pak možný maximální ponor až 15,40 m. Dříve to bylo jen 13,60 m.

Celkové náklady prohloubení vodní cesty dosáhly částky 800 milionů eur (asi 20 miliard korun), většinu financí dodala spolková vláda SRN.

“Jsme rádi, že po letech intenzivního plánování mohl být dokončen megaprojekt prohloubení plavební dráhy Labe. Číslo ukazuje, že trh přijal první fázi dokončení úpravy plavební dráhy dobře. Od května do prosince loňského roku připlulo do hamburského přístavu 2 377 kontejnerových lodí. V 666 případech měly lodě konstrukční ponor přes 13,80 m. A 96 z těchto lodí mělo ponor, který nebyl možný před úpravou plavební dráhy.

S konečným zvýšením ponoru nyní očekáváme další nárůsty,” říká Jens Meier, generální ředitel Hamburské přístavní správy (HPA).

Pro Michaela Westhagemanna, hamburského senátora pro resort hospodářství, je dokončení prací také milníkem pro lodní dopravu do Hamburku. *“Pro největší německý přístav to znamená lepší podmínky pro rozvoj, které umožňují lodním společnostem přivést do Hamburku více nákladu,”* říká senátor Westhagemann. **Lod' třídy Megamax tak může za ideálních podmínek dopravit do Hamburku a z Hamburku až o 2450 kontejnerů více. Obzvláště velké nákladní a výletní lodě také těží z úpravy plavební dráhy.**

Oba členové představenstva společnosti Port of Hamburg Marketing, Axel Mattern a Ingo Egloff, vítají nyní úspěšně dokončenou plavební úpravu Labe. *“Pro lodní dopravu a naše přístavní zákazníky z průmyslu přináší usnadnění dostupnosti největšího německého univerzálního přístavu také výhodu směrování více nákladu přes Hamburk. Díky efektivním dopravním trasám, chytrým logistickým řešením a rostoucímu využívání nízkoemisních zdrojů energie a technologií jsme na správné cestě k udržitelnému růstu,”* říká Axel Mattern. Pro jeho kolegu v představenstvu Ingo Egloffa je důležité dodat, že **přístav Hamburk zajišťuje jen v Německu přibližně 607 000 pracovních míst.**

Prof. Dr.-Ing. Hans-Heinrich Witte, prezident Generálního ředitelství pro vodní cesty a vodní dopravu, zdůrazňuje výhody nové plavební dráhy: *“S dokončením prací má nyní vodní doprava k dispozici výrazně více ponoru. Kromě přínosů pro plavbu poskytují zvýšené hloubky ekonomickou a ekologickou přidanou hodnotu. Větší hloubka znamená lepší využití lodí,*



Kontejnerové lodě na Labi

Foto: Hafen Hamburg

a tím vede k nižším emisím na tunu přepravy.”

První přípravy prohloubení Labe začaly v roce 2002, ale projekt se stal hned trnem v oku některých ekologických organizací. Následovala léta plánování, politických sporů a především sporů u soudu. Celkem tři řízení u Spolkového správního soudu v Lipsku trvala více než pět let. V prvním a nejdelším z těchto řízení ekologické organizace BUND a Nabu podporované WWF zažalovaly plánovací úřady v Hamburku a spolkovou vládu.

Soud však konstatoval, že projektanti z německého ředitelství vodních cest splnili všechny zákonné podmínky v oblasti životního prostředí a žaloby odmítl. Investor provedl rozsáhlé kompenzace vlivu přizpůsobení a prohloubení plavební dráhy na přírodu v celkové výši 80 mil. Euro. Inspirací pro podobná opatření na Labi může být skutečnost, že u všech navržených kompenzací se prokázala funkčnost a udržitelnost. Nebyly úspěšné ani stížnosti těchto organizací u Evropské komise, která nejenže potvrdila správný postup německých institucí a investorů, ale konstatovala, že Německo vlivy investičního záměru kompenzovalo více než projekt vyžadovalo.

Hamburk sází také na rozvoj vodní dopravy do vnitrozemí

Vzhledem k tomu, že jak silniční, tak železniční trasy a uzly do Hamburku jsou téměř plně vytíženy, přístav podporuje rozvoj vodní dopravy na Labi také směrem do vnitrozemí. Jednou z významných investic má být plavební komora Lüneburg na Labském laterálním kanále, která doplní stávající dvojitě lodní zdvihadlo a zvýší jeho kapacitu. Svými parametry půjde o nejvyšší plavební komoru na světě.

„Rádi bychom, aby se do budoucna zvýšil podíl vodní dopravy také při přepravě zboží do vnitrozemí. Jak železniční, tak silniční koridory nemají neomezenou kapacitu a ani prostor pro jejich další rychlé a neomezené rozšiřování. Německo disponuje kvalitní sítí splavných řek a vnitrozemských kanálů, na něž je pomocí Labe napojena i Česká republika, které je možné využít právě pro efektivní a ekologickou přepravu vybraných zbožíových komodit mj. mezi Českou republikou a říčními či námořními přístavy západní Evropy. Vítáme proto také plánované zlepšení splavnosti Labské vodní cesty v České republice, které by umožnilo její smysluplné napojení na západoevropskou síť vodních cest,“ říká Vladimír Doboš, vedoucí zastoupení Hamburg Hafen Marketing pro Českou a Slovenskou republiku.

Česká přístavní území v Hamburku

Velké plány má v Hamburku také české Ministerstvo dopravy, konkrétně Ředitelství vodních cest ČR, které zde spravuje tři česká přístavní území. Dalo by se říct českou „enklávu“ v hanzovním městě Hamburk. Česká republika uvažuje o výměně území od roku 2015, kdy měl Hamburk zájem je využít pro Olympijské hry. Zájem o výměnu má zájem i Vláda ČR, která tento záměr uvádí i ve svém programovém prohlášení a spolková vláda a svobodné a hanzovní město Hamburk jsou připravené o výměně území jednat.

„Ano, mohu potvrdit, že se po úvodních sondážních jednáních chystá zahájení oficiálních jednání s německou stranou. Bylo by výhodné, aby Česká republika měla svůj námořní terminál, který bude i díky lepší splavnosti Labské vodní cesty dobře dostupný nejenom pro silnici a železnici, ale také pro vnitrozemskou a námořní plavbu,“ uvedl náměstek ministra dopravy Jan Sechter.



Lodní zdvihadlo Scharnebeck

Foto: Hafen Hamburg

Senát ČR podpořil ratifikaci Dohody o údržbě a rozvoji mezinárodní Labské vodní cesty

Senát České republiky na své 21. schůzi drtivou většinou podpořil ratifikaci Dohody mezi vládou České republiky a vládou Spolkové republiky Německo o údržbě a rozvoji mezinárodní vnitrozemské Labské vodní cesty, podepsaná v Praze a Berlíně dne 20. 7. 2021. Ratifikaci předtím podpořily také výbory pro zahraničí, dopravu i životní prostředí. Pro ratifikaci zvedlo ruku 51 senátorů, proti 5, zdrželo se 13.



SENÁT PARLAMENTU ČESKÉ REPUBLIKY 13. FUNKČNÍ OBDOBÍ

387.

USNESENÍ SENÁTU

z 21. schůze, konané dne 2. března 2022

k vládnímu návrhu, kterým se předkládá Parlamentu České republiky k vyslovení souhlasu s ratifikací Dohoda mezi vládou České republiky a vládou Spolkové republiky Německo o údržbě a rozvoji mezinárodní vnitrozemské Labské vodní cesty, podepsaná v Praze a Berlíně dne 20. 7. 2021 /senátní tisk č. 184/

Senát

dává souhlas k ratifikaci Dohody mezi vládou České republiky a vládou Spolkové republiky Německo o údržbě a rozvoji mezinárodní vnitrozemské Labské vodní cesty podepsané v Praze a Berlíně dne 20. 7. 2021.

Miloš Vystrčil v. r.
předseda Senátu

Adéla Šípková v. r.
ověřovatelka Senátu

Australské uhlí po vodě do Děčína

V sobotu 22. ledna 2022 dorazila do přístavu v Děčíně-Loubí loď Bohemia společnosti EVD, která po Labi přivezla z Rotterdamu 1 300 tun černého koksovatelného uhlí z Austrálie. Jde o nový způsob využití dvou různých módů dopravy.

„Dosud jsme zákazníkům vozili uhlí přímo z Rotterdamu. Je to první vlašťovka, pokus, jak z části alternovat letos plánovanými výlukami omezený železniční úsek Děčín – Bad Schandau a případně i výluku v samotném přístavu,“ komentuje nový obchodní případ Tomáš Tóth, předseda představenstva ČD Cargo.

Loď z Rotterdamu plula po Rýnu, Středoněmeckém kanálu a po Labi. Celkem přivezla 1 300 tun uhlí, které bylo v děčínském přístavu přeloženo do výsypných vozů řady Falls, ve kterých je přepraveno ke koncovému příjemci, kterým je společnost Liberty Steel v Ostravě.

Pro energetiku význam uhlí dlouhodobě klesá, pro metalurgii je však stále velmi důležitou surovinou. S útlumem těžby v OKD je proto nutné ho dovážet z různých koutů světa. Vedle uhlí od polských dodavatelů hraje důležitou roli také zámořské černé uhlí, které je námořními loděmi přiváženo do řady evropských přístavů.

„Oproti vlakové přepravě z Rotterdamu je nový způsob pomalejší, ale mohl by být levnější. S našim obchodním partnerem se proto sejdeme a přepravu, stejně jako její ekonomiku vyhodnotíme“, doplňuje Tomáš Tóth.

ČD Cargo zkouší kombinovanou přepravu i z jiného důvodu: kvůli možným komplikacím s omezenou kapacitou dopravy po trati podél Labe mezi Německem a Českem.

„Kapacita vlaků nestačí, tak je to další, alternativní trasa, která zvýší bezpečnost našeho kraje, protože nebudeme závislí pouze na jedné koleji,“ řekl ČT náměstek hejtmana Moravskoslezského kraje Jakub Unucka (ODS).

Černé koksovatelné uhlí není určeno pro teplárenství ani energetiku. Jedná se o metalurgické koksovatelné uhlí a koks je pak nezbytnou surovinou pro výrobu surového železa a následně oceli. Konkrétně bylo uhlí určeno pro ocelárnu LIBERTY Ostrava.

„I ambiciózní cíle ‚Green Dealu‘ lze splnit jen díky celé řadě investic za použití oceli – nové decentralizované zdroje energie, úsporné budovy, elektromobility a dalších. Ocel je pak patrně také jediný 100% recyklovatelný materiál, a i v přepravách tohoto recyklátu (železný šrot) je železnice aktivní,“ dodal Tóth.

Zdroj: ČD Cargo



Nad vládním prohlášením

Ing. Petr Forman

V lednu 2022 představila vláda České republiky své **programové prohlášení**, na jehož základě následně získala v Poslanecké sněmovně PČR důvěru. Co z jeho textace můžeme očekávat pro plavbu a vodní cesty? Jak to číst?

Napřed si ale připomeňme kontext:

- Sdělením **Evropské komise** z 11. 12. 2019 spatřila světlo světa „Zelená dohoda pro Evropu“ (**EGD** – European Green Deal), která předpokládá v rámci dekarbonizace dopravy do roku 2050 **převod 75 % nákladních přeprav ze silniční dopravy na železnici a vodní cesty** (sdělení Komise (COM(2019)0640);
- **Evropský parlament** přijal 14. září 2021 usnesení „**Cesta k vnitrozemské vodní dopravě v Evropě, která obstojí v budoucnu**“, ve kterém potvrzuje záměr o převedení 75 % ze silnic na železnice a vodní cesty a konstatuje, že vnitrozemská vodní doprava je základním pilířem k multimodální udržitelné dopravě; současně **kritizuje nedostatečný rozvoj potřebné infrastruktury**, a **požaduje od Komise** některé konkrétní kroky v financování, koordinaci, vzdělávání atd., **žádá také rozšíření sítě TEN-T** tak, aby se do hlavní a globální sítě začlenily **nové úseky vnitrozemských vodních cest** s cílem vytvořit nové multimodální dopravní uzly (2021/2015(INI));
- v téže době **poklesl podíl přepravních výkonů české flotily na 0,07 %**, z čehož navíc se většina realizuje na zahraničních vodních cestách; **podíl na přeshraničních přepravách**, který by měl být pro naše exportéry a importéry rozhodující, byl v roce 2020 již pouhopouhých **0,0015 %**, tedy 46 mil. tkm z celkových 30 121 mil. tkm (Ročenka dopravy 2020).

A co medle na to Programové prohlášení vlády? Na stránce 41 stojí v rubrice „**Vodní cesty**“ tyto body:

- Budeme pokračovat v rozvoji vnitrozemské vodní dopravy a rekreačního využití vodních cest.
- Zahájíme jednání s Německem o výměně českého přístavního území v Hamburku.
- Zastavíme práce na projektu kanálu Dunaj–Odra–Labe. V místech, kde nebude účelné plánovat budoucí vodní díla, uvolníme současnou územní ochranu. Budeme naopak podporovat rozvoj šetrné vodní dopravy na stávajících tocích.

Tak postupně:

„Budeme pokračovat v rozvoji vnitrozemské vodní dopravy a rekreačního využití vodních cest.“

Zatímco rekreační využití vodních cest skutečně roste (a je to jistě dobře) vnitrozemská vodní doprava „nevzkvétá“. Pokud by tedy doslova platilo ono „budeme pokračovat“, pak dosavadní způsob rozvoje vnitrozemské plavby by rychle dospěl až do jejího smutného úmrtí, zřejmě již nevratného.

Budme ale optimisty. Zdá se, že na ministerstvu dopravy opravdu postupují odpovědně směrem k výstavbě Ina Labi, kromě Plavebního stupně Děčín snad dojde i na stupeň Přelouč II, a tím konečně i na přístav v Pardubicích. Tempo není – a asi ani nebude – nijak strhující, ale to je jiná kapitola problému: zde by se měli zamyslet zejména na MŽP, zda by už konečně neměli vzít v potaz evropské priority na straně jedné, a výsledky pozitivních environmentálních průzkumů na straně druhé.

Přes jistý zdrženlivý optimismus asi ale nemůžeme očekávat dostavbu labských plavebních stupňů před rokem 2030, naši (a možná i zahraniční) quasi-environmentalisté si asi nenechají ujít další fázi obstrukcí.

Tyto odklady samozřejmě ani environmentálním tužbám EU, ani našemu zahraničnímu obchodu příliš neprospějí. Připomeňme v této souvislosti další ze záměrů vládního prohlášení, totiž „(...) využijeme zdroje z EU k transformaci energetiky a průmyslu a ke

zvýšení kvality života v postižených regionech. Zvláštní pozornost si zaslouží strukturálně postižené kraje – Karlovarský, Moravskoslezský a Ústecký.“ (str. 8, subkapitola „Hornictví a surovinová politika“). Na zlepšení splavnosti Labe čeká Ústecký kraj opravdu dlouho, na „zvláštní pozornost“ to tedy moc nevypadá.

Nejvíce ale je výše uvedenými prodlevami postižena sama plavba, která již řadu let žije s nosními dírkami těsně nad hladinou – v lepším případě. Zde by se vláda asi měla rozpomenout na program podpory rejdařů z titulu dlouhodobě omezené splavnosti. Tento program byl vládou kdysi přijat, notifikovala jej EU, ale nakonec kdosi svrchovaně rozhodl, že „nula bodov“, a po řadě odkladů nakonec vše skončilo v propadlišti dějin. (Představme si, kdyby vláda nepřijala „covidové“ podpory pro tisíce podniků a podnikatelů – kolik by jich asi ekonomicky přežilo? Rejdaři žijí vlivem špatných plavebních podmínek v „covidu“ již desítky let...)

„Zahájíme jednání s Německem o výměně českého přístavního území v Hamburku.“

Toto ustanovení lze považovat za komplementární s předešlým bodem, i ono se totiž týká oživení plavby na Labi. Pokračování v jednání o výměně území snad přinese ovoce. Pokud se jí podaří uskutečnit, získáme možnost přímého překladu z námořních na říční lodi a naopak (board to board), což významně zlevní zámořské přepravy.

A nejen to – poslední zkušenosti s ruským plynem potvrzují, jak důležité je mít přístup k námořním přepravám zkapalněného zemního plynu (LNG), o jejichž výstavbě se po letech váhání (až odmítání) konečně začalo v Hamburku uvažovat. Možnost překládky na vnitrozemské lodě by umožnilo přepravy ve zkapalněném stavu, kdy je objem 600x menší než ve stavu plynném.

„Zastavíme práce na projektu kanálu Dunaj–Odra–Labe. V místech, kde nebude účelné plánovat budoucí vodní díla, uvolníme současnou územní ochranu. Budeme naopak podporovat rozvoj šetrné vodní dopravy na stávajících tocích.“

Asi nejkontroverznější bod. Nemohu se zbavit dojmu, že zde vládní koalice „naskočila“ na politickou platformu několika aktivistických politiků, kteří z tohoto zdánlivě „laciného“ tématu udělali předmět své popularity. Ve skutečnosti – kdyby šlo „jen“ o zastavení aktuálních prací, by se tolik nedělo, i když těch odkladů již bylo neúnosně mnoho. Zejména vezmeme-li v potaz snahu Evropské komise, potažmo Evropského parlamentu atd. A to ve svých důsledcích to přestane být „laciné“, bude se totiž jednat o další ekonomickou ránu, které dopadne na všechny. Silniční nákladní doprava má totiž být od roku 2025 zatížena emisními povolenkami, jako dnes energetika, a to zdraží prakticky vše. Jako by těch ran nebylo v poslední době dost! My však hrdě kráčíme k další ekonomické újmě, a substituci nemáme. Směšné výkřiky „to přece zvládne železnice“ svědčí o naprosté neznalosti skutečného stavu.

Věc je ale ještě horší – jde totiž o vymazání z územních plánů. A to je fatální chyba, které se nedopustily dosud žádné vlády. Zrušení územní ochrany znamená, že se k projektu nebude možné vrátit NIKDY. Propagátoři tohoto cíle musí mít opravdu velké mínění o svých znalostech, pokud se chtějí dopustit této historické neodpovědnosti, ba historického zločinu. Snad jim může být útěchou, že řada z nich již nebude u toho, až se to bude muset v budoucích dekádách napravit – bude-li to vůbec možné.

Pokračoval-li bych v optimistickém pojetí (viz text za prvním rámečkem), vzal bych v potaz slovní spojení, totiž že územní ochranu uvolníme „v místech, kde nebude účelné plánovat budoucí vodní díla“. Pokud bychom vodní koridor Dunaj–Odra–Labe chápali důsledně jako vodní díla, kynula by snad nějaká

naděje. To by ale nesměli již iniciativní kruhy na ministerstvu dopravy připravovat souhrn souvisejících usnesení vlády z posledních cca 10 let, a to za účelem jejich derogace (částečná změna), případně kompletní abrogace (zrušení), nebo obrogace („přebítí“ novým dokumentem).

Přitom pro uvolnění nikoli nevýznamných částí území, kvůli čemuž se to prý celé děje, by postačilo přidržit se Usnesení vlády ČR ze dne 5. října 2020 č. 968, kterým se v bodě II.1.b uložilo ministru dopravy „v rámci územní ochrany koridoru Dunaj – Odra – Labe iniciovat změnu vedení koridorů územní rezervy průplavního spojení podle výsledné varianty SP DOL, a to pro všechny tři uvažované větve“, a současně v bodě II.2 „ministři pro místní rozvoj ve spolupráci s místopředsedou vlády, ministrem průmyslu a obchodu a ministrem dopravy (...) aktualizovat Politiku územního rozvoje České republiky se zohledněním mezinárodních dohod o přeshraničním bodu“. Tím by se rozhodně současný rozsah územní ochrany zmenšil. Zdá se ale, že jde o víc než o pozemky, totiž o „politický triumf“. Že to nakonec bude znamenat pro nevinné občany – jako povětšinou – další ekologické škody, plynoucí z dopravy, a také zdražení přeprav, spojené neodvratně se zdražením prakticky všeho (od stavebních prací až po rohlíky), je zřejmě nepodstatné. Nevím, jak rozumět závěrečné větě „Budeme naopak podporovat rozvoj šetrné vodní dopravy na stávajících tocích.“ Neznamená-li to například prodloužení splavnosti Odry z polského Kožle na severní Moravu, pak to zřejmě neznamená nic. Ale čte se to hezky.

Programové prohlášení vlády ale přináší některé **záměry, které implicitně s plavební tematikou souvisejí.**

...význam zemního plynu (...) Nárůst jeho podílu nás ale nesmí geopoliticky ohrozit. Budeme se snažit získat podíl na terminálu **LNG** v sousední zemi, abychom měli přístup k více zdrojům. (str. 9, subkapitola „Energetika“)

Prorocká slova! Co jsme zatím pro to udělali? Nemnoho, ačkoliv na možné potíže se zemním plynem a potenciální ohrožení jeho dodávek (byť ne v rozsahu, jehož jsme dne bezděčnými svědky) řada odborníků dlouhodobě upozorňovala – včetně nás z oboru plavby a vodních cest.

A co bychom měli udělat:

- s ohledem skutečnost, že zatím jediný „terminál LNG v sousední zemi“ je v polském Swijnoujscie (Szczecin), podpořit urychleně a bez výstřelků snahu Polska **o zařazení Oderské vodní cesty do systému TEN-T** (v roce 2011, kdy ČR=MD, resp. MD požádali o vyřazení D-O-L, jsme souběžně nepodpořili zařazení Odry, a to pod velmi lichými záminkami); jistě by tuto naši podporu bylo dobré začlenit do agendy českého předsednictví;
- s Polskem v této souvislosti jednat o možné participaci na kapacitách terminálu ve Swijnoujscie (podle některých zpráv by se terminál měl rozšiřovat);
- včas se připravit na plánovanou výstavbu terminálů v Hamburku – kapacitně (investičně?) i plavebně;
- bezodkladně začít připravovat specializovanou flotilu;
- připravovat závod(y) na zpětné zplynování LNG na našem území.

K tomu je ještě vhodné doplnit, že i ne zcela optimální plavební podmínky nejsou při přepravách LNG tak nebetýčnou překážkou, jako u jiných komodit. **Specifická hmotnost LNG je totiž 0,4**, tedy podstatně méně než vody, a přitom má zkapalněný plyn **600x menší objem** než plyn jako takový.

Orientace na obě lokality – tedy již existující terminál ve Swijnoujscie, jakož i urychleně plánované kapacity v Hamburku – znamenají další výhodu diverzifikace zdrojů i tras. Potrubní připojení na obě lokality by bylo nepochybně dražší, o kapacitě nemluvě.

Hlásíme se ke spolupráci v rámci **Trojmoří**. Spolupráce ve Visegrádské skupině bude součástí našich vztahů na všech úrovních. (str. 25, subkapitola „Zahraniční politika“)

Velmi důležité. V iniciativě 3 moří je do značné míry lídrem právě Polsko – a Polsko zde akcentuje právě všechna dopravní spojení ve směru Sever-Jih. Podpora **Oderské vodní cesty**, především

jejího zařazení do **TEN-T**, by mělo patřit i k našim prioritám. Doufáme, že vláda bude v tomto směru aktivní, znovu v této souvislosti připomínám nadcházející **české předsednictví v EU**.

Připravíme **dopadové studie** pro jednotlivé návrhy a totéž budeme iniciovat i vůči Evropské komisi. (str. 8, subkapitola „Průmysl“)

Dopadové studie jsou dobrým a užitečným nástrojem. Bylo by skvělé, kdyby se týkaly i tzv. ztracených příležitostí (opportunity costs). Například tedy ekonomické a environmentální (o politických nemluvě) dopady toho, pokud nebudeme rozvíjet vodní cesty – včetně vodního koridoru D-O-L.

V této souvislosti by konečně měla vzniknout taková aktualizace Dopravní politiky ČR, která by věrohodně popsala, jaké kapacity na železničních a vodocestných trasách potřebujeme, abychom naplňovali dopravní cíle EGD.

„Green Deal je pro nás příležitostí, jak investicemi do udržitelného rozvoje, čistých a obnovitelných zdrojů a **cirkulární ekonomiky** výrazně modernizovat českou ekonomiku, zvýšit kvalitu života a zlepšit životní prostředí. Vynaložené veřejné finanční prostředky musí směřovat do takových řešení, která povedou ke snížení **emisí skleníkových plynů**.“ (str. 8, subkapitola „Průmysl“)

Cirkulární ekonomika je dalším stavebním kamenem Green Dealu a bude nezbytně vyžadovat (například u stavebních hmot a výkopků, ale i u řady dalších komodit) masivní přepravu v trojúhelníku zdroj > zpracovatelský závod > nové využití. V řadě evropských metropolí významné objemy těchto přeprav přebírá plavba. Podaří se ministerstvu dopravy úspěšně sjednat podmínky pro uplatnění tohoto principu s Prahou? Vltavská vodní cesta k tomu přímo vybízí...

V koordinaci s relevantními partnery aktualizujeme **priority vycházející z dlouhodobých národních a evropských politik** a veřejné prostředky budeme cílit zejména do těchto priorit. (str. 21, subkapitola „Moderní, koordinovaný a transparentní systém řízení“) Podpoříme významný rozvoj infrastruktury pro elektromobilitu a **další čisté alternativní pohony vozidel** a přispějeme tak ke zlepšení kvality ovzduší ve městech. (str. 48, subkapitola „Ovzduší a čistá mobilita“)

Podpora výzkumu a jeho aplikace v oblasti lodních pohonů je v ČR „terra incognita“. Přitom u nás jsou vysoké školy a výzkumné ústavy, které by mohly v tomto směru dosáhnout významných výsledků, například v oblasti vodíkových alternativ. Problémem je, že lodní dopravci s ohledem na dlouholetou nepříteli stran potřebné infrastruktury do té míry zdecimovaní, že na podobný výzkum nemají finanční prostředky. Zde by jistě velmi pomohla intervence státu...

K tématu by bylo možné napsat ještě mnohé, ale to snad příště. Jen opět ještě konstatování – texty a závazky Programového prohlášení vlády lze číst optimisticky, nebo naopak pesimisticky. Sám se vždy kloním k optimismu, ale to není podstatné. Podstatné je totiž jediné – činy. Slovy bible (Matouš 7:18):

Poznáte je po jejich ovoci.



Námořní LNG terminál v polském Svinoúšti prochází rozsáhlou modernizací a navyšuje kapacitu, takže dále sníží závislost na ruském plynu

VÁLKA NA UKRAJINĚ

Vodní doprava v ohrožení

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

Ukrajina disponuje téměř 1500 kilometry vodních cest. Hlavní dopravní tepnou je řeka Dněpr, která na ukrajinském území měří 981 km, a nachází se na ní 9 hlavních říčních přístavů. Druhou významnou vodní cestou je Dunaj o délce 174 kilometrů na kterém se nachází říčně-námořní přístavy Reni a Izmail. Třetí nejvýznamnější vodní cestou pak je Dolní Bug, který je splavný v délce asi 150 kilometrů. Z námořních přístavů jsou to především přístavy Oděsa, Mikolajiv a Cherson v Černém moři a Berdjansk a Mariupol v Azovském moři.

Ruská invaze na Ukrajinu, zahájená 24. února 2022, má obrovsky negativní vliv na vodní cesty a přístavy, a to jak na ty námořní, tak na vnitrozemské.

z celého světa, které se nacházely v ukrajinských přístavech tam zůstávají dodnes. Velká flotila lodí zůstává v Oděse, Chersonu nebo Mariupolu.

Námořní lodě, které se pokusily vyplout z přístavu Cherson, byly napadeny a byly donuceny se vrátit. Při evakuaci z přístavu Olvia v Mikolajevské oblasti byla 2. března 2022 napadena ruskými raketami bangladéšská civilní nákladní loď Banglar Samriddh, na které byl zabit jeden člen posádky. Estonská civilní nákladní loď Helt se potopila nedaleko pobřeží u Oděsy - zřejmě po najezení na minu. Další civilní nákladní loď Azburg, plující pod vlajkou Dominikánské republiky, byla potopena 5. dubna 2022 v obléhaném přístavu Mariupol.



Směry postupu ruských vojsk na začátku invaze (únor 2022)

Námořní doprava

Ukrajina se ocitla v prvních dnech války pod ruskou námořní blokadou. Mnohé přístavy byly zaminovány a námořní lodě



Hlavní ukrajinské námořní přístavy (oranžově přístavy na okupovaném Krymu)



Hořící estonská nákladní loď Helt nedaleko pobřeží u Oděsy

Strategickým bodem, nutným k ovládnutí jižního pobřeží Ukrajiny, je Hadí ostrov, na který zaútočilo ruské námořnictvo již 24. března 2022. Obranu ostrova tvořilo 13 příslušníků pohraniční stráže a 82 vojáků ukrajinské armády.



Hadí ostrov má pro Ukrajinu strategický význam



Ruský raketový křižník Moskva vedl útok na Hadí ostrov

Rusko pro útok na ostrov využilo vlajkové lodě černomořské flotily křižník Moskva a hlídkovou loď Vasilij Bykov.

Ruské lodě vyzvali ukrajinské obránce, aby se vzdali nebo budou zabiti, ti však odpověděli slavnou větou: „Ruská válečná lodi, jdi do pr**le“ (ukrajinsky: „nachuj“). Od té doby je tato věta symbolem hrdosti ukrajinských obránců a využívají ji námořníci celého světa.

Velké ztráty utrpělo i ukrajinské námořnictvo, které v obavě o obsazení své vlajkové lodě Hetman Sahajdačnyj, opravované v době zahájení invaze v přístavu Mikolajiv, ji bylo nucené potopit. Potopeno bylo v průběhu bojů i několik hlídkových lodí v oblasti Oděsy.



Vlajková loď ukrajinského námořnictva Hetman Sahajdačnyj byla potopena v přístavu Mikolajiv vlastní posádkou

Oproti tomu ukrajinské námořnictvo podniklo útok, zřejmě raketový, na námořní přístav Berdansk, který využívala ruská invazní vojska k přísunu techniky a vojáků pro boje v oblasti



Výsadková loď Orsk ruského námořnictva

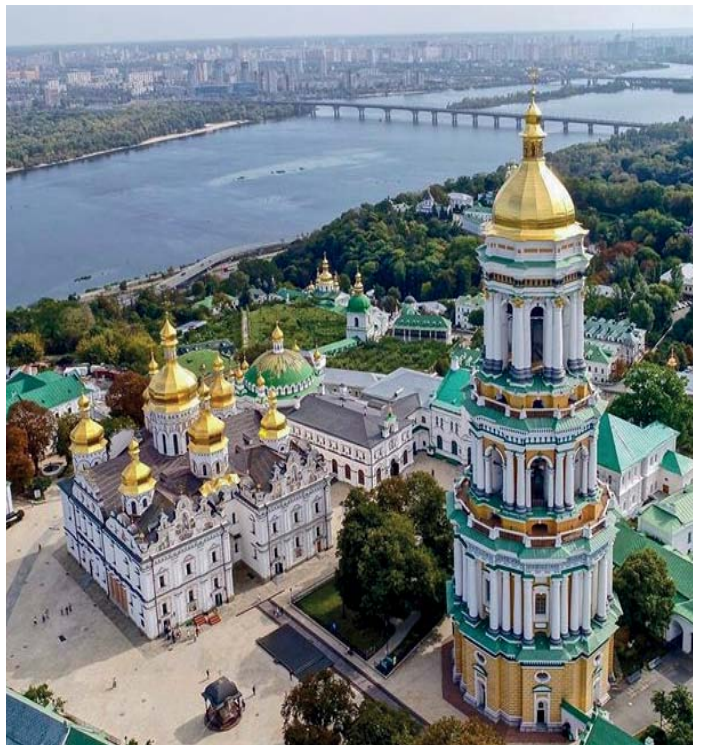


Při útoku na přístav Berdansk byla potopena jedna a poškozeny další dvě ruské výsadkové lodě

Mariupolu. Ukrajinskému námořnictvu se podařilo potopit jednu velkou výsadkovou loď Orsk i s nákladem munice a obrněných transportérů, a dvě výsadkové lodě těžce poškodilo.

Vnitrozemská plavba

V prvních dnech války se Rusko zmocnilo strategického mostu přes Dněpr u Chersonu, což umožnilo brzké obsazení města a námořního přístavu, a přerušení lodního provozu nejenom na moři, ale také na řece Dněpr.



Kyjev byl boji na jihu Ukrajiny odříznut od vnitrozemské vodní dopravy



Vodní elektrárna přehrady Nova Kachovka



Plavební komora na přehradě Přeprava Nova Kachovka okupovaná ruskými vojsky

Následně ruská armáda při dalším postupu obsadila velkou vodní elektrárnu Nova Kachovka severně od Chersonu. Tím byl definitivně přerušen plavební provoz na Dněpru ve směru na Kyjev a Bělorusko. Stav zařízení přehrady a plavební komory Nova Kachovka je v tuto chvíli neznámý.



Remorkér se čtyřmi obilnými čluny na řece Dolní Bug v přístavu Mikolajiv

Dunaj je druhou nejvýznamnější ukrajinskou vodní cestou, není však v současné době přímo ohrožen boji, infrastruktura v této oblasti není dotčena a dunajské přístavy jedou na plno. Ukrajínští vývozci obilí a kovů, kteří čelí totální ruské blokádě černomořských a azovských přístavů, nyní přesunuli své přepravy do dunajských přístavů Reni, Izmail a Ust-Dunajsk.

Třetí významná vodní cesta Ukrajiny Dolní Bug je také zablokována boji v okolí přístavu Mikolajiv, který úspěšně brání postupu ruské armády na Oděsu. Tato vodní cesta je zajímavá významným nárůstem vodní dopravy v posledních letech díky výstavbě velkých terminálů pro zemědělské produkty.

Námořní blokáda i nemožnost využití vodních cest, spolu s předpokládanou nižší úrodou, bude znamenat velký problém pro dostupnost potravin v celém světě. Ukrajina je jedním z největších světových vývozců kukuřice, pšenice a slunečnicového oleje, jejichž produkce i distribuce je válkou významně ohrožena.

Na závěr lze uvést, že zůstává velkou otázkou, jestli si troufne ruské námořnictvo podniknout nějaké významné akce proti Ukrajině. Od začátku invaze se spekuluje o možnosti vylodění v oblasti Oděsy, ale zřejmě vzhledem k tomu, že již ruské námořnictvo zaznamenalo poměrně velké ztráty jak v oblasti lodí, tak letadel, se zatím k významnější akci neodhodlalo.



Ukrajinský voják čeká na pláži v Oděse na možné ruské vylodění



Oděsa je nejvýznamnější ukrajinský námořní přístav

Povodí Moravy zahájilo na Baťově kanálu modernizaci rejd plavebních komor



Povodí Moravy v loňském roce zahájilo modernizaci rejd plavebních komor na Baťově kanále. Jde o rozsáhlou stavební akci, která bude probíhat prakticky v celé délce vodní cesty, protože modernizace se bude týkat rejd všech jedenácti provozovaných plavebních komor Baťova kanálu. Práce budou probíhat postupně a potrvají až do roku 2024 tak, aby umožnily plynulý provoz v průběhu hlavních plavebních sezón.

Na podzim odstartovaly práce na rejdách obou plavebních komor ve Vnorovech a dolní rejdě plavební komory Kunovský Les. Horní i dolní rejdě plavebních komor Vnorovy I, Vnorovy II a dolní rejdě plavební komory Kunovský Les Povodí Moravy modernizuje. Práce jsou těsně před dokončením. „Ve Vnorovech vznikají na obou komorách jak svislé stěny s betonovým zhlavím, tak pevná vyvazovací mola na nosných sloupech, která budou vetknuta do dna vodní cesty. Délka čekacích stání je 35 metrů. Samozřejmostí bude i nové osvětlení. Vše splňuje moderní standardy pro plavbu a bezpečný pohyb před vstupem do plavební komory. U plavební komory Kunovský Les modernizaci dolní rejdě v podstatě navazujeme na stavbu nového přístaviště, které jsme otevřeli v loňském roce. Cílem modernizace rejd je další zvýšení bezpečnosti a komfortu rekreační plavby na Baťově kanále,“ popisuje vedoucí útvaru rozvoje vodních cest Karel Goldemund z Povodí Moravy.

Práce na modernizaci rejd ve Vnorovech i Kunovském lese

budou dokončeny během dubna. Před zahájením hlavní plavební sezóny 2022 budou mít všechny tři plavební komory kompletně zmodernizované rejdě. V následujícím období proběhne modernizace na dalších osmi plavebních komorách Baťova kanálu. „Modernizace na dalších rejdách plavebních komor budou probíhat průběžně až do roku 2024. Vodní cesta tak získá nové moderní rejdě, které návštěvníkům Baťova kanálu poskytnou dostatek prostoru pro bezpečný vjezd i výjezd z plavební komory,“ říká generální ředitel Povodí Moravy Václav Gargulák.

V souvislosti se stavebními pracemi se tak dají v místě, kde budou probíhat stavební práce, předpokládat drobná omezení plavby. Modernizace se zatím plánují tak, aby práce probíhaly mimo hlavní plavební sezónu.

Technické řešení modernizace rejd plavebních komor je „šité na míru“ dle lokálních podmínek ve více variantách, podobně jako ve Vnorovech. U většiny rejd vznikne pevné vyvazovací molo na nosných sloupech vetknutých do dna vodní cesty. V případě horní rejdě plavební komory Vnorovy II, dolní rejdě plavební komory Vnorovy I a dolní rejdě plavební komory Kunovský les půjde o variantu svislé stěny z beraněných štětovic s betonovým zhlavím.

Celkové náklady na modernizaci rejd jedenácti plavebních komor jsou 61 mil. Kč. Investorem akce je správce Baťova kanálu Povodí Moravy, s. p. Akce je financovaná ze Státního fondu dopravní infrastruktury.



Oprava opevnění Baťova kanálu v úseku Valcha – Sudoměřice

Petr Chmelař – tiskový mluvčí, Povodí Moravy, s.p.



Povodí Moravy i letos pokračuje v opravách Baťova kanálu a navazuje tak zejména na opravy opevnění z minulých let. V současnosti probíhá oprava opevnění na jižním úseku Valcha – Jez Sudoměřice.

Přípravné a projekční práce byly zahájeny v roce 2017 a byly rozděleny na 2 úseky, a to „Valcha – Výklopník“ a „Výklopník – jez Sudoměřice“. Při zahájení vyřizování inženýrské činnosti bylo orgánem životního prostředí nařízeno provedení biologic-

kého posouzení lokality, které mělo zastihnout druhovou pestrost živočichů a rostlin ve všech ročních obdobích, což mělo za následek zdržení v podobě cca 1 roku. Po zapracování výsledků hodnocení do PD bylo možné obnovit vyřizování inženýrské činnosti. Speciální z tohoto pohledu rovněž bylo, že část opravovaného úseku Baťova kanálu (přítok Sudoměřického potoka – jez Sudoměřice) je vedena jako hraniční tok ČR/SR a bylo nutné návrh této části projednat v přeshraniční komisi





se Slovenskou stranou. Povolení stavby bylo pro oba úseky získáno v druhé polovině roku 2019.

Stavební práce byly rozděleny dle úseků na dva roky, neboť veškeré stavební práce v korytě Baťova kanálu musí s ohledem na zajištění plavby probíhat mimo hlavní plavební sezónu, tak aby nebyl narušen její průběh. Práce v úseku Výklopník – jez Sudoměřice byly s ohledem na dokončení předchozí finanční zdroje zahájeny v září 2021 a v současné chvíli probíhají dokončovací práce této etapy, aby bylo možné zahájit napouštění kanálu a od 1.5.2022 bylo možné zahájit plavbu.

Před samotným zahájením prací v korytě bylo nutné vybudovat zpevněnou přístupovou panelovou komunikaci přes zemědělské pozemky, aby byl zajištěn přístup těžké techniky na stavenišť. Po ukončení plavební sezóny bylo zahájeno vypouštění Baťova kanálu a byly provedeny nezbytné záchranné transfery živočichů. Následně bylo zahájeno odstranění původního opevnění s odtěžením sedimentu zejména z břehových nátrží,

který byl ukládán na mezideponii k odvodnění, ze které byl následně odvážen a rozprostírán na pole v blízkosti Hodonína. Po rozprostření sedimentu na pole byly provedeny veškeré agrotechnické operace (zapravení do půdy, sběr kamenů, vápnění a orba) aby bylo možné pole předat včas zpět do užívání zemědělci. Práce na opevnění z kamenného záhozu a rovniny byly zahájeny bezprostředně po vytěžení těchto sedimentů. V současné chvíli již jsou práce v korytě toku ukončeny a probíhá oprava zpevněné potahové stezky s finálními terénními úpravami.

Práce na dalším úseku Valcha – Výklopník, budou zahájeny po ukončení plavební sezóny tohoto roku a kompletně dokončeny v polovině roku 2023.

I tato oprava opevnění Baťova kanálu je financována ze SFDI a celkové náklady na stavbu činí 44,8 milionů Kč bez DPH, tedy s výraznou finanční úsporou oproti předpokládaným a schváleným rozpočtovým nákladům.



Povodí Vltavy dokončilo nové vývaziště v Českých Budějovicích



Čerstvě zkolaudovaná stavba nového vývaziště plavidel na Jiráskově nábřeží u Vltavy v centru jihočeské metropole, je připravená sloužit plavidlům a návštěvníkům od počátku letošní plavební sezony. Tuto veřejně prospěšnou investici ve výši 26 milionů korun, financoval státní podnik Povodí Vltavy z vlastních zdrojů.

„Dokončením stavby 255 metrů dlouhého vývaziště pro rekreační plavidla vznikla nová přístavní hrana a přístupové schody, obojí historického vzhledu, které mohou být zároveň využívány veřejností i v rámci volnočasových aktivit podél Vltavy, v dané lokalitě. Věříme tedy, že tato stavba bude hojně využívána, jak pro rekreační plavbu, tak i širokou veřejností, čemuž napovídá i zájem veřejnosti o tuto stavbu již v průběhu její realizace,“ upřesňuje Petr Kubala, generální ředitel Povodí Vltavy, a do-

dává „Vnímáme dlouhodobý a rostoucí zájem o vodní turistiku v této lokalitě, a proto jdeme tomuto trendu naproti. Jsem proto velmi rád, že jsme nové vývaziště dokončili v plánovaném termínu a že tak bude moci sloužit veřejnosti již od zahájení letošní plavební sezony. Je to další příspěvek státního podniku Povodí Vltavy k rozvoji rekreačních aktivit veřejnosti spojených s vodou v tomto krásném městě a v Jihočeském kraji vůbec. Vždyť již klasik říká, „v Českých Budějovicích, by chtěl žít každý...“

Positivně nové vývaziště vnímají také zástupci destinačního managementu turistické oblasti Budějovicko, coby novou vstupní bránu do města. Stávající přístaviště pod Lannovou loděnicí totiž neumožňovalo delší stání pro malá plavidla. Nově tak bude možné přijet do Budějovic na lodi a od Dlouhého mostu vyrazit na návštěvu do centra. *„Je to velký krok pro cestovní ruch v Budějovicích a zároveň logická návaznost mezi Stezkou Vltavy a samotným městem. Věříme, že to bude mít pozitivní dopad pro provozovatele služeb v historickém centru a opět to posune to, jak je vnímána splavněná Vltava očima turistů i místních obyvatel,“* říká Tomáš Polanský, ředitel destinační společnosti Českobudějovicko-Hlubocko z.s., která se na plánování tohoto projektu podílela.

Přístavní hrana je tvořena kotvenou štetovou stěnou s dřevěným trámem v hraně. Prostor přístavní hrany tvoří chodník, který je vydlážděný kamennými vazáky v rámci dřevěného roštu z dubových trámů. Svah nad přístavní hranou je osetý tradičními travinami a výsadbou malých keřových vrb. Součástí svahu jsou přístupové schody navazující na stávající sousední parkoviště a „pobytové schody“ pro využití veřejnosti v rámci volnočasových, rekreačních aktivit.

Dokončená stavba umožní vyvázání menších i větších rekreačních plavidel podél 255 m volné přístavní hrany, která je rozdělena na „vyšší část“ s délkou 107,5 m a s volnou výškou 0,9 m nad hladinou (pro plavidla do šířky 6 m) a na „nižší část“ s délkou 147,5 m s a volnou výškou 0,6 m nad hladinou (pro plavidla šířky do 4 m). Plavidla budou vyvazována přímo k přístavní hraně, kde jsou k danému účelu osazeny vyvazovací prvky – 29 malých a 17 velkých pacholat.

Zdroj: Povodí Vltavy, státní podnik



z domácího tisku

A
report

PO DVOU LETECH ZASE NA VODĚ

Aktivní záloha pontonové roty se po dlouhé pauze, jejíž příčinou byla pandemie koronaviru, opět dostala na vodu. Práci s pontony si rota osvěžila přímo na Vodním cvičišti v Litoměřicích.

„Všichni jsme byli nadšení, že jsme zase v procesu. Naposledy jsme se ke své odbornosti dostali před dvěma roky. Proto nám i chvíli trvalo, než jsme se zase zajeli,“ popsal zážitky z posledního cvičení na řece Labi velitel pontonové roty Aktivní zálohy 152. ženijního pluku kapitán Oldřich Kodeda.

Protože nemohli používat čluny, zaměřili se ženisté v záloze na samotné základy práce s pontony. „Je to hlavně o drilu a síle. Musíme všechno pořad opakovat dokola, abychom si zažili naučené postupy,“ popsal činnost při cvičení desátník Tomáš Kolařík.

Fyzická síla je při práci nezbytná. Jenom montážní tyč váží osm kilo a kotva dokonce třicet. „Není to nic lehkého, ale s tím se musí počítat. Nikdo z nás nejede na cvičení, aby odpočíval. Právě naopak,“ doplnil Kolařík.

Pontonová rota aktivní zálohy je jediná v České republice. V současné době má více než 30 příslušníků a stále se rozrůstá. „Pořád ale hledáme nové tváře. U nás je celá řada pozic stále neobsazena,“ dodal kapitán Kodeda. 15. ženijní pluk nabízí volná místa jak u aktivní zálohy pontonové roty, tak i záchranných rot.

Připravila redakce A report 12/2021, Foto: Tomáš Kolařík



Zabezpečení vodního díla Orlík před účinky velkých vod

Ing. Tomáš Beržinský – Metrostav a.s., zástupce zhotovitele

METROSTAV



Vizualizace skluzu na vzdušné straně hráze

Zdroj: AQUATIS a.s.

V říjnu 2021 byla slavnostně zahájena výstavba nového doplňkového bezpečnostního přelivu na hrázi vodního díla Orlík. Na symbolický základní kámen společně poklepali ministr zemědělství, zástupci Povodí Vltavy, investora projektu, a zhotovitele, společnosti Metrostav a.s.

Vodní dílo Orlík představuje prvek kritické infrastruktury státu, je nejdůležitějším článkem soustavy vodních děl Vltavské kaskády a současně náleží do skupiny vodních děl, na která se aplikují nejpřísnější kritéria z hlediska bezpečnosti. Zkušenosti s povodní v roce 2002 a náročnější technicko-bezpečnostní požadavky na vodní díla ve světě i u nás vedly podnik Povodí Vltavy k rozhodnutí zrealizovat opatření strategického významu, díky kterému dokáže Orlík odolat i zcela extrémním povodním, bezpečně převést desetitisíciletou povodeň s kulminačním průtokem 5 300 m³ za sekundu a omezit riziko zvláštní povodně na úroveň požadovanou aktuálními předpisy. V rámci projektu bude vybudován nový doplňkový bezpečnostní přeliv se třemi poli hrazenými segmentovými uzávěry (každý o šířce 13,3 m a světlé výšce 8,15 m) a skluz délky 360 navazující na bezpečnostní přeliv. Při výstavbě se počítá se spotřebou více než 50 000 m³ konstrukčního vodostavebního železobetonu. Stavba se nachází mimo hlavní těleso hráze a segmentové uzávěry budou umístěny v místě současné manipulační plochy vodního díla.

Příprava

Zahájení stavby předcházela pečlivá příprava, která začala hned po katastrofální povodni v roce 2002. Vodní dílo Orlík bylo povodní vystaveno podstatně většímu zatížení, než na jaké bylo navrženo. Orlík tehdy dokázal pozdržet kulminaci povodně na dolním toku Vltavy včetně hlavního města Prahy a na Labi o celých 17 hodin. „Při následném vyhodnocení dopadů povodně

2002 jsme mimo jiné prověřovali stabilitu vodního díla a obstálo výborně. Technicko-bezpečnostní požadavky na vodní díla jsou však, nejen u nás, ale i ve světě stále náročnější, a proto je třeba udělat takové opatření, aby i toto vodní dílo dokázalo odolat a bezpečně převést desetitisíciletou povodeň, která odpovídá průtokem 5 300 krychlových metrů za vteřinu,“ prohlásil Petr Kubala, generální ředitel státního podniku Povodí Vltavy, při slavnostním zahájení stavby.

Aktuálně ze stavby

V současné době probíhají na stavbě zemní práce na otevřené části skluzu a částečně i na jeho kryté části. Dále probíhá příprava vodících zídek pro převrtávanou pilotovou stěnu ve spodní části otevřené části skluzu. „V blízké době jsou tam plánovány i práce na zajištění svahů a také zahájení trhacích prací.



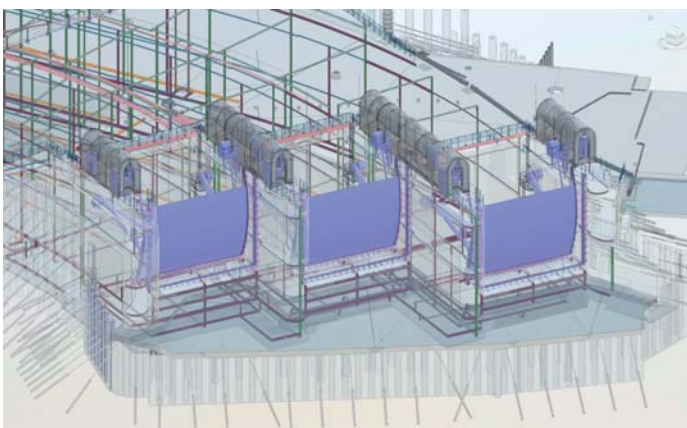
Vizualizace vtoků do přelivu na horní vodě

Zdroj: AQUATIS a.s.



Zemní práce na otevřené části skluzu, březen 2022

Zdroj: Metrostav a.s.



Koordináční 3D model vtokové části nového bezpečnostního přelivu
Zdroj: AQUATIS a.s.

Kromě toho proběhne v dolní otevřené části realizace převrtávané pilotové stěny,“ říká Ing. Tomáš Beržinský, zástupce divize 6 společnosti Metrostav. Stavební práce jsou prováděny za provozu vodního díla a zajištění jeho bezpečnosti je prvořadé. VD je v období výstavby pod zvýšeným dohledem. Nezbytnou součástí prováděných činností je monitoring stability zemních prací a tělesa hráze, který je společně prováděn specialisty objednatele a zhotovitele.

Nutná omezení

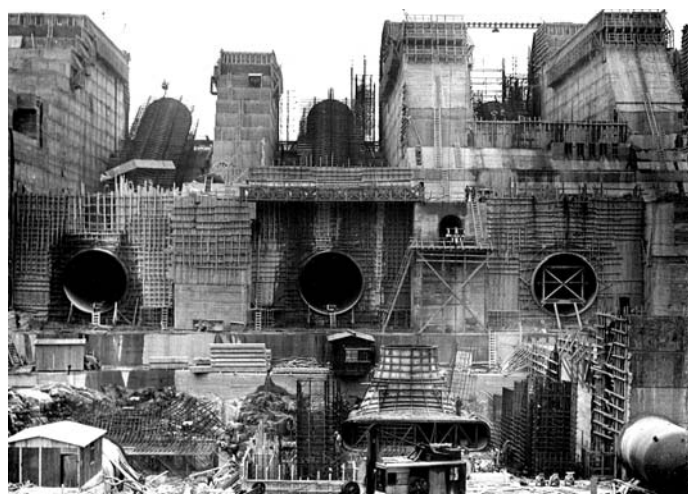
Během výstavby doplňkového bezpečnostního přelivu dojde v období od srpna 2022 do března 2023 ke snížení hladiny v orlické nádrži pod kótu 339 m n. m. Určité omezení, bez kterého se stavba neobejde, bude znamenat i omezení silniční dopravy přes korunu hráze, které se předpokládá od března 2024 do října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

Aplikace moderních postupů přípravy

Projektant stavby AQUATIS a.s. podle požadavku investora zpracoval v období projektové přípravy detailní třírozměrný model stavby, který umožnil precizní koordinaci prostorového uspořádání stavebních i technologických částí záměru. Model je podkladem pro stavební přípravu, řízení stavby a dokumentování skutečného provedení. Ukazuje se, že nasazení metodiky BIM může být velmi přínosné i u atypických a velmi složitých konstrukcí a lze ji aplikovat i u staveb tohoto typu.

Financování

Stavbě s rozpočtem cca 1,78 miliard korun byly poskytnuty peníze v rámci Programu prevence před povodněmi IV Ministerstva zemědělství, ve výši 95 % stavebních nákladů. Veškerá



Výstavba Vodního díla Orlík, kolem roku 1960 Zdroj: Povodí Vltavy s.p.

projektová příprava a náklady na stavební práce nad rámec programového financování jsou zajištěny z vlastních zdrojů investora, státního podniku Povodí Vltavy.

Další informace včetně fotografií z výstavby najdete na webových stránkách projektu www.orlikppo.cz .

S přispěním Ing. Ondřeje Hrazdiry, Hugo Roldána, Povodí Vltavy, státní podnik, a Ing. Jiřího Švancary, AQUATIS a.s.

Nové digitální mapy pro plavbu v České republice

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

Nová generace navigačních plavebních map přináší uživatelům vodních cest vyšší úroveň informovanosti o stavu Labsko-vltavské vodní cesty a aktuálních provozních informacích včetně hloubkových dat pro úsek Labe mezi státní hranicí a plavební komorou Střekov. Plynule navazují na totožný systém map vydávaný v Německu. Významně tak ulehčují plavbu a zvyšují její bezpečnost. Zájemci si je nyní mohou bezplatně stáhnout prostřednictvím webového portálu Labsko-vltavského dopravního informačního systému www.LAVDIS.cz a zobrazovat ve svém palubním prohlížeči map Inland ECDIS.



Projekt inovující systém elektronických plavebních map byl realizován v rámci evropského projektu RIS COMEX, který zavede koridorové říční informační služby na vodních cestách v celé Evropě. Cílem projektu je mimo jiné zvýšit stávající úroveň informací poskytovaných vůdcům plavidel a zároveň zabezpečit, aby vůdce plavidla měl na Labsko-vltavské vodní cestě v Česku přístup ke stejné úrovni říčních informačních služeb (RIS) jako na jejím pokračování v Německu. Právě rozsáhlá spolupráce s německými, ale i dalšími evropskými partnery, umožňuje harmonizaci a sdílení dat a služeb v rámci koridoru Labe-Vezera.

Základem pro poskytování informací na vodní cestě jsou elektronické plavební mapy, které používají vůdci plavidel pro navigaci a pro získávání dalších informací v průběhu plavby. V kormidelně lodě je tak na jediném displeji zobrazována nejen plavební mapa, ale přímo na jejím podkladu pomocí systému AIS také ostatní lodě v okolí, obraz radiolokátoru apod. Unikátem je plná kompatibilita map v celé Evropě, kdy jedno palubní zařízení je plně funkční na všech vodních cestách včetně námořních přístavů se smíšeným provozem říčních a námořních lodí. Jedná se tak o mimořádně úspěšnou harmonizaci standardů informačních systémů v EU.

Mapy jsou nyní publikovány v nejnovějším standardu pro jejich tvorbu Inland ECDIS verze 2.4. To přináší rozšíření jejich informačního obsahu, umožňuje implementaci aktuálních informací o kontaktech a provozních dobách plavebních komor, přístavišt a dalších objektů na vodní cestě. Nové vydání elektronických plavebních map zahrnuje rozšířený mapový obsah se stěžejními prvky lodní dopravy, jakými jsou např. oblasti omezení, mostní pilíře, rozšířená stavební infrastruktura plavebních komor, hloubková data aktuálně změřená pro regulovaný úsek Labe a spousta dalších prvků. Mapové listy rovněž nově zahrnují podpurné orientační prvky v blízkosti vodních cest v podobě významných bodů a silniční či železniční dopravní infrastruktury. V reakci na poslední vydání elektronických map došlo také k úpravě drobných topologických nesrovnalostí mimo vodní cesty. Významnou novinkou je i možnost vydávání výstrah formou virtuálních bójí (Virtual AtoN) upozorňujících například na nebezpečí v plavební dráze nebo v její bezprostřední blízkosti. Vůdci plavidel tak ve svých navigačních zařízeních zís-

skávají významné pomocníky zvyšující bezpečnost a plynulost dopravy na Labsko-vltavské vodní cestě.

Nové edice map mohou být vydávány v půlročním cyklu, ale jejich aktuálnost bude zajišťována i systémem přírůstkových souborů, kterými budou obsažené informace v mezidobí doplňovány a aktualizovány. Toto řešení umožní podstatně zmenšit velikost přenášených souborů a zároveň urychlit přenos velmi důležitých informací k vůdcům plavidel. Moderní navigace se tak stává dalším prostředkem ke zvyšování bezpečnosti a informovanosti na našich vodních cestách.

„Ředitelství vodních cest ČR již od roku 1998 spolupracuje na evropském projektu Říčních informačních služeb. Výstupy projektu přispívají ke zvýšení plynulosti a bezpečnosti provozu na vodních cestách jak pro komerční, tak pro rekreační plavbu. Mapy i služby jsou poskytovány uživatelům zdarma. Jedinou investicí je tak pořízení kompatibilního mapového prohlížeče a případně AIS transpondéru“ říká Ing. Jan Bukovský, národní koordinátor projektu RIS COMEX za Českou republiku a zástupce ředitele Ředitelství vodních cest ČR.

Investorem akce bylo Ředitelství vodních cest České republiky, správcem Říčních informačních služeb a jejich dat je Státní plavební správa. Technologie zpracování elektronických map byla implementována firmou VARS BRNO a.s.

Projekt RIS COMEX je společným projektem 13 států Evropy, ve kterých jsou vnitrozemské vodní cesty, a je spolufinancovaný z 85 % Evropskou unií prostřednictvím programu CEF - Nástroj pro propojení Evropy a z 15 % Státním fondem dopravní infrastruktury.



Spolufinancováno Nástrojem Evropské unie pro propojení Evropy



Páteřní vodovod Soběslav – Doubí prochází omlazovací kúrou. Moderní technologie jeho životnost prodlouží o dalších sto let

PhDr. Zdeněk Zuntých – SWIETELSKY stavební s.r.o.



Náročná modernizace téměř sedmi kilometrů páteřního vodovodu Soběslav – Doubí má za sebou první úsek z pěti a začíná se na dalším. Práce za 63 milionů korun bez DPH p začaly loni v srpnu a skončí letos ve stejném měsíci. Poprvé se zde používá moderní technologie zatahování předtvarovaného potrubí tvaru písmene C do toho původního, v němž po použití vodní páry získá typický kruhový profil. Životnost nového potrubí je nejméně sto let.

„Máme za sebou technicky nejnáročnější část s velkým terénním převýšením a překonáním vodního toku, pod nímž se nové potrubí protahovalo. To vyžadovalo i nepřetržitě čerpání vody ze stavebních jam na obou stranách. Teď se již pohybujeme v jednodušším terénu,“ říká Miroslav Korčák, stavbyvedoucí společnosti SWIETELSKY stavební, která práce provádí pro Jihočeský vodárenský svaz (JVS).

Úsek je součástí vodárenském řadu Zlukov - Svatá Anna z roku 1968, který měří 24,6 km a je klíčovým zdrojem pitné vody pro Táborsko. V minulosti se na něm již v pěti etapách nahradilo přes 10 km zastaralého potrubí z azbestocementu o průměru 400 mm. Nyní investor poprvé sáhl po nejmodernější metodě, kdy nový materiál zcela nebo částečně přilne ke stěně původních trub.

Sanace potrubí probíhá mezi kilometry 7,446 až 14,262 na katastrech Soběslavi, Klenovic, Roudné a Doubí, kde se překládá i část jeho trasy kvůli stavbě železničního koridoru. Její součástí jsou také armaturní šachty k odvodu vzduchu potrubí či kalníky. U devíti podzemních šachet se mění technologie. Ty, co zcela nevyhovují, se demontují a na jejich místě vzniká nová. „U průměru potrubí DN 400 je délka úseku sanace na rovné trase omezena na 136 metrů. Úseky se musí odstavit, dodávky vody ale nejsou omezeny,“ upřesňuje Michal Míček, provozní náměstek JVS.

Stavbaři to mají o to složitější, že značná část trasy dálkového vodovodu vede blízko elektrického vedení s vysokým napětím nebo jej kříží. Někde se mýtí křoviny a kácí náletové dřeviny a stromy, rostoucích mimo les.

„Využíváme moderní technologie GPS pro geotechnické posouzení území k pasportu staveniště. Před zahájením prací se využil také dron, naprogramovaný podle souřadnic vodovodu. Letěl přesně po jeho trase a pořizoval snímky a video záběry ze zhruba čtyřicetimetrové výšky. Velmi dobře jsme věděli, co nás čeká, kudy půjdeme,“ doplňuje Miroslav Korčák z firmy SWIETELSKY stavební.

Potrubí pro pitnou vodu z vysokohustotního polyetylénu je velmi odolné proti pomalému šíření trhlin. Prověřeno je řadou certifikátů, každá dodávka má ještě vlastní garanci, že potrubí neovlivňuje chuťové vlastnosti dopravované vody a není starší než šest měsíců od data výroby.

„Kamerový průzkum potrubí se provádí před čištěním a po něm. Podle něho pak rozhodneme o rozsahu přípravných prací,“ upřesňuje stavbyvedoucí.

Vnitřní povrch potrubí se zbavuje volně pohyblivých částic a hrubých nečistot. K tomu se používá ocelový válec s ostrými lamelami a kruhové přípravky s čistící gumou. Ta má stejný průměr jako potrubí. Každý úsek tato souprava pročistí nejméně dvakrát.

Jsou-li v potrubí pevné překážky, používá se robot s frézou a následuje znovu strojní dočištění. Nové potrubí se zatahuje pomocí navijáků a na každé straně musí být o zhruba 2,5 metrů delší, než je délka úseku. Po zatažení se oba konce uzavřou

speciálními ocelovými tlakovými tvarovkami a připojí k propařovacímu kontejneru. Z něho se pod tlakem vhání do polyuretanového potrubí pára horká 110 až 130°C, která ho dotvaruje do kruhového tvaru. Celý proces trvá zhruba 12 hodin.

Tento postup se opakuje na každém úseku. K jejich spojení se v jámách používají elektrotvarovky a krátké kusy standardního potrubí.

„Po dokončení sanace úseku následuje závěrečná kamerová prohlídka, tlakové zkoušky a, dezinfekce a proplach potrubí. Až pak akreditovaná laboratoř dává souhlas k používání pitné vody z nové části potrubí,“ říká Michal Míček z JVS.

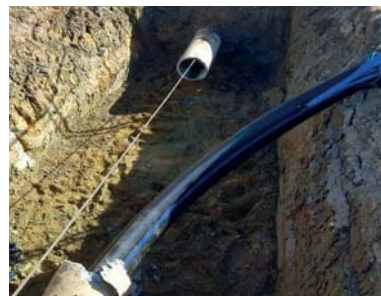
Prakticky celé Táborsko, včetně aglomerace měst Tábor, Sezimovo Ústí a Planá nad Lužnicí, je stoprocentním odběratelem vody ze soustavy JVS. Ten do její údržby a modernizace ročně investuje přes sto milionů korun.



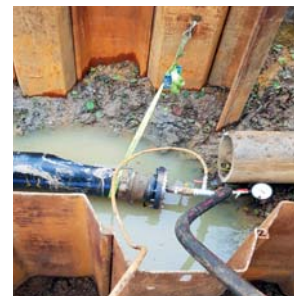
Na rovných úsecích vznikaly stavební jámy každých 136 metrů.



Pro vstup se odstraní část původního potrubí.



Zatahování předtvarovaného potrubí tvaru písmene C probíhá pomocí navijáků s ocelovým lanem.



Předtvarované potrubí se natlakuje párou a získá kruhový profil.



Pohled do šachty s automatickými vzdušňáky.



136 metrů předtvarovaného potrubí tvaru písmene C.

Modernizace sportovního přístavu v Podolí

Eva Skořepová – Český svaz jachtingu



Projekt revitalizace podolského přístavu vznikl na základě společného postupu všech čtyř subjektů sídlících v této výjimečné lokalitě: Českého Yacht Klubu, Tělovýchovné jednoty Tatran Praha, Univerzity Karlovy – Přírodovědecké fakulty UK a Yacht Clubu CERE. Ty jsou garantem pokračování sportovních aktivit, přístupných široké veřejnosti, a zachování genia loci tohoto úžasného místa. Návrh úprav Podolského přístavu pochází od architekta Ondřeje Busty ze studia ROBUST architekti.

Urbanisticko-architektonická koncepce řešení

Současná podoba podolské zátoky se od doby svého vzniku v letech kolem roku 1870 nijak zásadně nezměnila. Její tvar, definovaný kosou ochranné hráze, na jejímž ostrohu v roce 1912 vybudoval Český Yacht Klub svoji dřevěnou loděnici, je do dnešních dnů stále stejný. Spolu s dřevěnou loděnicí veslařského klubu Regatta dodávají zátocce výjimečnou atmosféru. Obě tyto nejstarší stavby, stojící na opačných koncích zátoky, mezi sebou ponechaly prostor pro uskladnění lodí a možný další rozvoj sportovních staveb. Prostor, který se také později opravdu zaplnil objekty loděnic a technického zázemí jachtařské sekce TJ Tatran a invazního člunu sekce motorářů. Tyto dva poslední objekty ale bohužel nepřinášejí výraznou architektonickou kvalitu, jež by dokázala potvrdit elegantní křivku hráze a spolu s dalšími přístavky naopak charakter zátoky mizí pod nánosy vrstev, sice technického charakteru, ale velice nízké estetické hodnoty.

Závěr zátoky na jižní straně, kde se ochranná hráz připojuje na městské nábřeží, zde vytváří prostorné plato, které unese urbánní zahuštění a orámování jednopodlažními objekty nad korunou hráze. Dnes je zde kromě loděnice Regatta, patřící Univerzitě Karlově, ještě Yacht Club CERE, lemující celou návodní stranu k řece. Jedná se o místo s potenciálem dalšího urbanistického rozvoje, který nenaruší charakter a prostorovou modelaci zátoky.

Těžištěm návrhu je tak umístění objektu loděnice TJ Tatran, která není navrhována jako dočasná stavba, ale jako rovnocenný partner okolním objektům. Loděnice, která v sobě uschová veškeré příslušenství, a uspokojí tak potřeby klubu na dlouhá léta dopředu. Dům, který v sobě skryje a unese podstatnou část klubového života a jeho provozu.

Objem a výška nově navrhovaných staveb v této lokalitě by neměly převýšit již existující objekty, které nad korunou ochranné hráze mají výšku jednoho nadzemního podlaží. Ostatní patra jsou vždy umísťována od koruny hráze dolů. Architektonický návrh tuto premisu respektuje i vzhledem k poloze v ochranném pásmu NKP Vyšehrad.

Nová loděnice TJ Tatran je navržena jako dvoupodlažní objekt s přízemím v úrovni paty hráze a prvním patrem navazujícím na její korunu. Loděnice takřka z jedné poloviny své půdorysné stopy stojí na sloupech a funguje jako exteriérový krytý prostor pro uskladnění lodí a případné práce na nich. Její tvar jednoduše kopíruje tvar křivky ochranné hráze na straně jedné, a zbývající dvě strany jsou definovány přímkou určující hranu zástavby mezi loděnicemi YC CERE a UK a odstupem mezi loděnicí UK s prostorem pro průjezd velkých aut a lodí na návěsech.

Naopak nové depozity loděnice Českého Yacht Klubu by měly být lehké pravděpodobně dočasné stavby, které řeší současnou poptávku sportovního klubu na uskladnění lodí s výhledem na několik desítek let dopředu – pravděpodobně ve shodě s životností použitých materiálů použitých k jejich stavbě. I tak ale tyto objekty odpovídají celkové koncepci a urbanismu přístavu, kdy jejich půdorysná stopa kopíruje křivku hráze, a jsou pouze jednopodlažní, což odpovídá požadavkům na jejich snadné využívání, skladování a manipulaci s loděmi. Jsou vyneseny na nosných pilířích a objemově jsou odtrženy od ostatních budov loděnic, takže opticky nezvětšují objem žádné z nich. Platforma, na které jsou vyneseny, je zamýšlena jako průběžná od konce zátoky až k bráně pozemku ČYK, kdy je ji možné využít jako parkovací a odstavnou plochu pro auta a lodě na přívěsech.

Konec platformy depozitu je na konci u plotu pozemku v pronájmu ČYK rozšířen pro případné otáčení aut a ve své konstrukci nese také věž rozhodčích. Ta je netradičně umístěna pod ni, protože díky své poloze a výšce je i tak ve stále výhodné pozici pro přehlédnutí řeky, a přitom nijak neoslabuje stávající objekt historické loděnice ČYK.

Posledním objektem revitalizace přístavu jsou samotná mola, kde se počítá s jejich celkovou obnovou. Tato objemová studie naznačuje jejich pozice s efektivnějším rozvržením. V části dnešních betonových mol návrh předpokládá širší plato, umístěné buď na stávajících železobetonových konstrukcích, nebo zcela nové. Toto plato je servisním molem pro celou zátoku, s možností umístění nádrží pro pohonné hmoty, pitnou i odpadní vodu, a jeřábu pro manipulaci s loděmi vyšší tonáže.

Zachování a modernizace sportovního přístavu v Podolí

V zátocce ochranného přístavu pod Vyšehradem v pražském Podolí je již od nepaměti centrum vodních sportů a rekreačních sportovců z celé Prahy. V současné době zde sídlí sportovní kluby Český Yacht Klub, TJ Tatran Praha a přírodovědecká fakulta UK. Všechny dotčené kluby spojily a vypracovaly společný projekt modernizace sportovního přístavu v Podolí.

Cíl: Cílem projektu všech tří sportovních klubů je zachování jediného sportovního přístavu v Praze, jeho modernizace na současnou evropskou úroveň, a udržení vhodného prostředí pro rekreační sport dospělých a pro vodácký výcvik dětí a mládeže.

Historie

Ochranný přístav vznikl vybudováním ochranné hráze v letech 1867–1872 jako ochrana pro plavidla v případě povodní. První sportovní klub se usadil v přístavu již v roce 1894 – byl to Český Yacht Klub se svou první plovoucí loděnicí. Následně se do zátoky přestěhoval německý veslařský klub Regatta, který postavil na jižním břehu svou loděnici. Je to nejstarší dosud stojící sportovní stavba v Praze. Nyní je užívána jako loděnice přírodovědecké fakulty Univerzity Karlovy, sloužící k vodáckému výcviku studentů a k tělesně postižených. Bohužel dosud není památkově chráněná. Český Yacht Klub postupně se zvyšujícím se počtem členů a zájemců o vodní sporty vystřídal další dvě plovoucí loděnice, až v roce 1912 postavil na ochranné hrázi svůj „klubový dům“ – ve své době největší sportovní stavbu v Praze. Loděnice stojí v původní podobě dosud a je památkově chráněná, včetně parkové úpravy pozemku a zimoviště lodí na hrázi. Do zátoky se následně ve 30. letech přemístil i „Klub vodních motoristů“ – nyní Tatran Praha se svou plovoucí klubovnou, postavenou na trupu německého invazního člunu z druhé světové války. Po převratu v roce 1948 byl ČYK začleněn do TJ Slavoj Vyšehrad, ale stále byl znám jako ČYK včetně vodáckého oddílu vodních skautů. Již v roce 1990, těsně po sametové revoluci, došlo k opětovnému osamostatnění a obnovení ČYK a vrácení klubového majetku. Celý přístav je v současnosti rozdělený mezi zmínované tři subjekty – ČYK, Tatran Praha a UK tak, jak historicky vznikl. Přístav se budoval postupně, vždy pro každý klub samostatně, a pouze v rámci dostupných prostředků každého klubu. Na Vltavě v Praze a okolí se pro provozování a výcvik jachtingu i vodního motorismu jedná o jediný vhodný prostor – od Železničního mostu po most Inteligence.

Jako jeden z mala sportu je možné jachting i vodní motorismus provozovat po celý život i jako sport pro tělesně postižené. V roce 2018 se zúčastnil týdenní plavby na plachetnici na Baltu i čestný člen ČYK Ing. Rudolf Holý, a to ve věku 97 let! Pro děti od 6 let a pro mládež organizují kluby celoroční sportovní i závodní výcvik, kdy absolvují řadu závodů po celé republice. Podporují tak nejen aktivitu dětí a mládeže, ale učí je sportu, který mohou pěstovat po celý život. Navíc je to sport provozovaný v přírodě a snadno přizpůsobitelný věku i časovým možnostem jednotlivce.

Současnost a budoucnost: S vědomím historie vzniku, a s vědomím současných požadavků na vybavení a provoz sportovního přístavu, se všechny tři organizace dohodly na společném postupu při modernizaci přístavu. K tomuto cíli uzavřely dohodu o spolupráci, kterou potvrdily podpisem společného memoranda.

Naším cílem je:

- **Modernizovat sportovní přístav i jeho funkce jako jeden funkční celek tak, aby vyhovoval současným požadavkům sportovních uživatelů i turistů i v dalších letech.**
- **Zachovat prostor a vybavení pro pěstování vodních sportů pro běžné obyvatele Prahy a okolí.**
- **Zachovat podmínky pro výcvik dětí a mládeže ve vodních sportech a zlepšit prostor a vybavení pro výcvik.**

K tomuto cíli jsme vytvořili architektonický projekt, který respektuje historickou tvář této lokality, zahrnuje všechny současné funkce sportovního přístavu i s výhledem do budoucnosti, a především respektuje požadavky na provozování vodních sportů běžnými občany.

Na podporu tohoto záměru byla sepsána petice „**Zachování a modernizace sportovního přístavu v Podolí**“ kterou naleznete na: www.petice.com

Více informací o projektu: www.cyk.cz/cyk1/studie



Rozsáhlá výstava VLTAVA – PROMĚNY HISTORICKÉ KRAJINY

na Fakultě stavební ČVUT nabízí unikátní pohled na původní údolí Vltavy před vznikem kaskády přehrad a seznamuje s aspekty změn krajiny a jejího osídlení



Staré mapy, plány, videa, 3D modely oblastí tří největších přehradních nádrží, webová mapová aplikace, historické údolí Vltavy ve virtuální realitě, staré pohlednice a fotografie porovnávající historický stav se současností, více než padesát výstavních panelů a mnoho dalšího. Výstava „Vltava – proměny historické krajiny“ se věnuje úseku od pramene Vltavy až po soutok s Beroučkou a představuje unikátní pohled na vltavské údolí a jeho přetváření především v období devatenáctého a první poloviny dvacátého století. Návštěvníci tu však naleznou i mnohem starší rukopisné mapy, informace o historických povodních sahajících až do středověku, ale také se seznámí s hydrotechnickými stavbami z druhé poloviny dvacátého století nebo zaniklými obcemi. Naprostým unikátem jsou 3D modely oblastí přehradních nádrží Lipno, Orlík a Slapy zobrazující reliéf krajiny tak, jak vypadal před zatopením. Výstava, na níž se podíleli odborníci z Katedry geomatiky a Katedry hydrotechniky Fakulty stavební ČVUT a geografové z Přírodovědecké fakulty UK, probíhala v atriu Fakulty stavební ČVUT v Praze Dejvicích od 8. února do 7. dubna a byla zdarma přístupná široké veřejnosti.

Projekt „Vltava – proměny historické krajiny v důsledku povodní, stavby přehrad a změn ve využití území s vazbami na kulturní a společenské aktivity v okolí řeky“ se zaměřuje na podobu Vltavy zejména před vytvořením Vltavské kaskády. Jeho součástí je nejen právě probíhající výstava, ale do konce letošního roku se počítá i s vydáním exkluzivní monografie a vytvořením webového portálu, který zpřístupní širokou řadu archivních materiálů a bude zajímavou pomůckou pro turisty, milovníky historie i badatele.

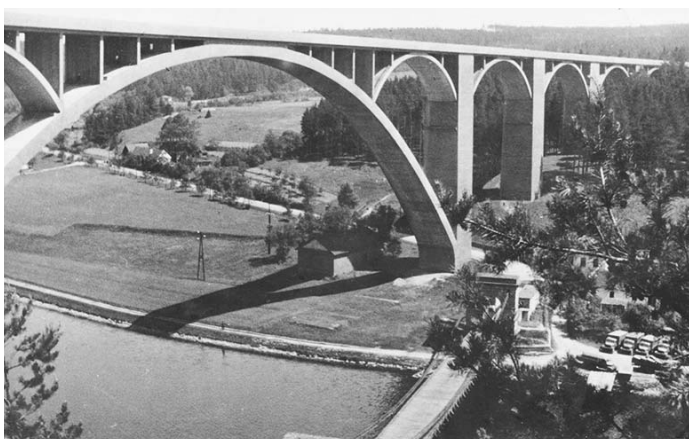
„Naším cílem je přiblížit Vltavu z různých pohledů – ať z oblasti vodohospodářství, změn krajiny, rekreace, dopravy, historie i mnoha dalších. Zde na výstavě jsme vše doplnili popisem použitých metod tak, abychom návštěvníkům z řad široké veřejnosti ukázali, jak probíhá výzkum i zpracování dat. Vše je přitom popsáno přístupnou formou a návštěvník by si měl odnést především dojem velké šíře témat, která s Vltavou souvisejí,“ vysvětluje prof. Jiří Cajthaml z Katedry geomatiky Fakulty stavební ČVUT v Praze, který celý projekt vede. V jeho rámci vědci například zpracovávají data ze starých topografických map, lokalizují staré fotografie, využívají i archivní filmové záznamy. Důležitá je také práce v terénu. Například v létě odborníci z ČVUT přímo na místě mapovali „Srdce Vltavy“, specifický meandr vltavského koryta u osady Pihlov nedaleko Horní Plané, jenž zmizel v roce 1958 pod hladinou Lipenské přehrad, a potvrdili, že jeho tvar v podobě srdce zůstal dobře zachovaný i čtyřiašedesát let po zatopení lokality.

Velkým lákadlem expozice byly velké 3D modely oblastí přehradních nádrží Lipno, Orlík a Slapy, které zobrazují reliéf oblastí tak, jak vypadal před zatopením. „Současná hladina je na nich představena průhlednou fólií a pod ní lze sledovat, jaké území bylo zasaženo vodou. Vše je doplněno diodami, které je možné rozsvěcet na základě požadavku návštěvníků na ovládacím panelu a zvýraznit tak zajímavá místa,“ vysvětluje prof. Jiří Cajthaml. Kromě modelů vytvořených na Fakultě stavební ČVUT expozici doplňuje i 3D model původní nerealizované přehradní hráze Slapské přehrad, který byl na výstavu zapůjčen z Národního technického muzea. Milovníky historických map pak potěší výřezy různých mapových děl od nejstaršího Altmanova panoramatu z roku 1640 přes rukopisné mapy 18. století



Podolsko 2018 – Současný pohled na most na Podolsku z Vyhličky na levém břehu

foto: Vojtěch Pavelčík



Podolsko kolem 1960 - Pohled na most na Podolsku z vyhlídky na levém břehu
zdroj archiv: Vojtěch Pavelčík

až po modernější mapová díla 20. století. Zajímavostí je i podlahový tisk mapy Vltavy z období těsně před výstavbou velkých přehrad. V rámci výstavy je prezentován i fenomén vorašství, který s Vltavou silně souvisí.

Výstava se věnovala i oblasti sociální geografie dané oblasti a dokumentaci zaniklých obcí. „Zaměřili jsme se zde na vzájemné působení člověka a krajiny, a to zejména na změny využití krajiny a osídlení způsobené výstavbou Vltavské kaskády,“ vysvětluje cíl výzkumu RNDr. Dana Fialová, Ph.D., z týmu Přírodovědecké fakulty UK. Na základě shromážděných dat odborníci vytvořili mapy ukazující rozdílné proměny lokalit v okolí přehrad. „Zabývali jsme se i fenomény, jakými jsou rekreace, druhé bydlení nebo turismus, a to až do současnosti,“ dodává RNDr. Dana Fialová, Ph.D.

Příprava podkladů k výstavě znamenala pro vědce velmi náročnou několikaletou práci, a to jak z pohledu sběru informací různého druhu, kdy bylo nutné navštívit řadu archivů, muzeí nebo konkrétních odborníků, tak zpracování získaných materiálů. Jejich zveřejnění ve webových mapových aplikacích je pak výsledkem tisíců hodin zpracování dat v geografických informačních systémech.

Projekt “Vltava – proměny historické krajiny v důsledku povodní, stavby přehrad a změn ve využití území s vazbami na kulturní a společenské aktivity v okolí řeky”, číslo: DG18P02OVV037 je řešen v rámci programu NAKI II Ministerstva kultury ČR a probíhá v letech 2018-2022.

Předpokládá se, že výstava „Vltava – proměny historické krajiny“ bude putovní a bude vystavována ve městech a obcích podél Vltavy. Informace o dalším umístění výstavy na:

vltava.fsv.cvut.cz



Odborník z týmu Fakulty stavební ČVUT ukazuje výsledky sonarového měření přímo v oblasti Srdce Vltavy



Část týmu Fakulty stavební ČVUT při přípravě výstavy

Vzpomínání na Petra Hudlera



S Petrem Hudlerem jsem se občas setkával už v období studií na Stavební fakultě ČVUT v Praze. Oba jsme studovali obor vodohospodářské stavby, ale Petr byl o ročník níž, i když jsme oba narození ve stejném roce 1942. Měl kádrově problematický původ, a tak musel po maturitě jeden rok manuálně pracovat a teprve pak byl přijat na vysokou školu. V té době na konci padesátých let to byl dost obvyklý postup. Stavební

fakultu ukončil v roce 1965 a po krátkém působení na ní nastoupil v roce 1967 do Správy Povodí Vltavy, což byla příspěvková organizace a právní předchůdce dnešního státního podniku Povodí Vltavy.

Intenzivně jsme spolu začali spolupracovat přibližně od roku 1969, kdy byl Petr jmenován vedoucím projekce v Českých Budějovicích, a já v té době ve stejné organizaci pracoval v investičním útvaru v Praze. Petr a projektanti jeho útvaru vypracovali stovky projektů, hlavně pro vnitřní potřebu Správy Povodí Vltavy, které se pak realizovaly na jednotlivých závodech nebo investičním útvarem.

Osobně rád vzpomínám na spolupráci na projektech přestavby hradlových jezů na Vltavě Troja, Klecany, Libčice a Vraňany na moderní klapkové jezy. Všechny úvodní projekty byly zpracovány v projekčním útvaru Petra Hudlera, prováděcí projekty pak pod naším dohledem většinou zpracovával Hydroprojekt Varšava, neboť dodavatelem staveb byly polské firmy. Rozsahem to byly velké stavby – v současných cenách bych náklady každé odhadoval nad miliardu korun. Projektovalo se vždycky ve velké časové tísní, výhodou ale bylo, že se podnikovému útvaru vodohospodářského a technického rozvoje podařilo typizovat klapkovou konstrukci i stavební část jezů, což projektování ulehčovalo. Vzpomínám na jednu cestu do Hydroprojektu Varšava, která mohla pro Petra dopadnout tragicky. Bylo to v zimě, letadlo odlétalo krátce po ránu. Petr jel z Českých Budějovic, kde bydlel, do Prahy, za tmy a hustého sněžení, a v Mirošovicích na nájezdu na dálnici dostal smyk, udělal několik „hodin“, ale dojel bez úrazu. Trochu bledý byl ještě v letadle.

V roce 1991 se Petr Hudler stal generálním ředitelem podniku Povodí Vltavy a nastalo asi nejúspěšnější období jeho pracovního života. Byl svým způsobem vizionář a řadu svých vizí také uskutečnil. Povedlo se mu např. získat pro podnik areál v Holečkově ulici a soustředit řadu pracovišť do jednoho místa. Dbal na citlivou úpravu budovy i rozsáhlé zahrady, jejíž úpravy navrhli i realizovali profesionálové. Byl duchovním otcem myšlenky transformovat státní podniky Povodí na akciové společnosti s jedinou akcií ve vlastnictví státu. K tomu došlo od 1.1.1994, forma akciových společností Povodí pak trvala 7 let do 31.12.2000, kdy politici rozhodli o návratu do formy státních podniků. Podle mínění řady odborníků byla forma akciových společností optimální pro činnosti, které podniky Povodí zajišťují. Petr Hudler byl rovněž iniciátorem výstavby malých vodních elektráren na vodních dílech, která Povodí Vltavy spravuje. Viděl v nich nový zdroj tržeb, další využití existujících vodních děl a čistou energii z obnovitelného zdroje. I tato myšlenka se ukázala jako správná a reálná. Tady vzpomínám na přípravu naší největší malé vodní elektrárny o výkonu 5 MW u jezu v Libčicích. Měla být financována z vlastních zdrojů podniku a z úvěru, který Petr výhodně dohodl s jednou rakouskou bankou v návaznosti na dodávku turbín rakouskou firmou. Nabízel se ještě možný příspěvek na podporu čisté energie od rakouského státu. Museli jsme ale doložit, o kolik se sníží znečištění

na rakousko-českých hranicích tím, že vodní elektrárna hypoteticky nahradí část výroby nejbližší uhelné elektrárny u Mělníka. Nechali jsme si toto posouzení zpracovat od odborníků, bylo plné výpočtů a barevných grafů, ale snížení u jednotlivých škodlivin se pohybovalo dost daleko za desetinnou čárkou. Vezli jsme tenkrát na příslušný úřad do Vídně řadu dokladů, výkresů a uvedené posouzení a čekali jsme, že nás s tím vyženou. Úředníci ale vše prostudovali, dotaci slíbili a skutečně jsme nezanedbatelný příspěvek dostali. Dnes jsou dotace naprosto běžné, ale v té době to byl výjimečný případ.

V roce 2003 byl Petr Hudler ministrem odvolán z funkce generálního ředitele. Důvody odvolání jsme se nedozvěděli, myslím, že je nesdělili ani Petrovi. Považovali jsme to tenkrát za nešťastné rozhodnutí. Petr se ale rozhodl považovat tuto etapu svého pracovního života za uzavřenou a dál pokračoval v soukromé sféře. V každém případě zanechal za sebou v oboru vodního hospodářství výraznou stopu a jeho vize jsou stále živé.

Ing. Jiří Stratílek



Petr Hudler a Petr Pithart při slavnostním uvedení MVE Libčice do provozu



Petr Hudler a profesor Pavel Gabriel na plavební komoře Podbaba

VÝSTAVA NÁRODNÍHO TECHNICKÉHO MUZEA

Bedřich Feuerstein

Praha-Paříž-Tokio



10. 11. 2021 – 15. 5. 2022

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

www.ntm.cz



VE SPOLUPRÁCI



PARTNER VÝSTAVY

Nymburk

PARTNER NTM



HLAVNÍ MEDIÁLNÍ PARTNER



Česká televize

MEDIÁLNÍ PARTNER



Český rozhlas

Život není takový – je úplně jiný (85)

Ing. Josef Podzimek

*„Život je čekání na to,
kdy se naše sny
změní ve skutečnost.“*

Viktor Hugo

Po srpnové invazi spřátelených vojsk v roce 1968 bylo vše zastřené mlhou. Začalo období normalizace, ale nevzdali jsme se a dál bojovali za rozvoj vodních cest.

Pro mě osobně znamenal vstup sovětských vojsk také vyha-zov z pozice ředitele závodu Dolní Vltava Povodí Vltavy. Ale moudrý a přátelský podnikový ředitel Jan Chytráček mě následně jmenoval vedoucím nově založeného útvaru technického rozvoje Povodí Vltavy a tím rozvoj vodních cest prakticky podpořil. V této smutné době rozhodly tři zásadní skutečnosti:

- výstavba chvaletické elektrárny na břehu Labe,
- železnice poprvé přiznala, že není schopna dopravovat takové množství uhlí a tato povinnost přešla na vodní dopravu,
- náměstek ministra lesního a vodního hospodářství zjistil, že Polsko dluží Československé socialistické republice tak velký dluh, že ho nebude nikdy schopno splatit; rozhodl tedy, že nám polské stavební firmy budou tento finanční dluh postupně splácet modernizací labské, a později i vltavské vodní cesty.

Následně bylo vydáno příslušné usnesení vlády.

VLÁDA ČESKÉ SOCIALISTICKÉ REPUBLIKY
VLÁDA ČESKÉ SOCIALISTICKÉ REPUBLIKY
Výtisk č. 9


U S N E S E N Í
Vlády České socialistické republiky
ze dne 8. července 1970 č. 175

ke zprávě ministrů průmyslu, výstavby a techniky, zdravotnictví, lesního a vodního hospodářství a místopředsedy vlády pověřeného řízením ministerstva plánování Ing. Stanislava Pánla o návrhu lokalit pro výstavbu elektráren, s jejichž zahájením se počítá do roku 1975

3. ministru dopravy a ministru lesního a vodního hospodářství realizovat potřebná opatření na úseku dopravy paliva pro lokalitu Chvaletice po labské vodní cestě podle bodu II/1 tohoto usnesení,

Provedou:
předseda vlády
místopředseda vlády Ing. St. Rázl
ministr průmyslu
ministr dopravy
ministr lesního a vodního hospodářství
ministr výstavby a techniky
ministr zdravotnictví

Předseda vlády
Josef K o p r ů á k v. r.



Přeprava energetického uhlí na Labi ukázala možnosti a zejména vysokou výkonnost moderní vodní dopravy a napověděla, jakou výkonnost a kvalitu (zejména z hlediska vlivů na životní prostředí) by mohl nabídnout i vodní koridor D-O-L

Následovalo mimořádně důležité usnesení vlády z roku 1971, které se přímo týkalo průplavního spojení Dunaj-Odra-Labe, ale hlavně a důrazně jeho územní ochrany.

VLÁDA ČESKÉ SOCIALISTICKÉ REPUBLIKY
U S N E S E N Í
vlády České socialistické republiky
ze dne 7. července 1971 č. 169

ke zprávě o výsledcích posouzení generálního řešení průplavního spojení Dunaj-Odra-Labe

V l á d a

I. b e r e n a v ě d o m í zprávu ministra lesního a vodního hospodářství s tím, že je nutné

1. nadále chránit navrženou trasu průplavního spojení Dunaj-Odra-Labe a vyloučit nekoordinovanou investiční činnost v území pro trasu chráněném,

2. předložit výsledky posouzení generálního řešení průplavního spojení Dunaj-Odra-Labe vládě Československé socialistické republiky;

II. u k l á d á

1. ministrům, vedoucím ostatních ústředních orgánů, radám Východočeského, Jihomoravského a Severomoravského krajského národního výboru a radě Národního výboru města Ostravy přihlížet ve své činnosti k závěrům posouzení generálního řešení průplavního spojení Dunaj-Odra-Labe a nepřípustit nekoordinovanou investiční činnost v území, chráněném pro navrženou trasu tohoto průplavního spojení,

2. ministru lesního a vodního hospodářství předat radám národních výborů, uvedeným v bodě II/1 tohoto usnesení, do 31. 3. 1972 pro potřeby územního plánování zpřesněné podklady o území chráněném pro navrženou trasu průplavního spojení Dunaj-Odra-Labe;

III. p o v ě ř u j e předsedu vlády předložit po dohodě s předsedou vlády Slovenské socialistické republiky výsledky posouzení generálního řešení průplavního spojení Dunaj-Odra-Labe k projednání vládě Československé socialistické republiky.

Provedou:
předseda vlády
ministrů a vedoucí ostatních ústředních orgánů
rady Východočeského, Jihomoravského a Severomoravského krajského národního výboru
rada Národního výboru města Ostravy

Předseda vlády
Josef K o p r ů á k v. r.

Neustala ani trvalá publikační činnost ve prospěch D-O-L. V roce 1974 vyšla v Ostravě publikace **Dunaj-Odra-Labe**, kde průplav moderním způsobem přibližují a obhajují taková jména jako prof. Ing. Dr. Jaroslav Čábelka, DrSc., Ing. Libor Záruba, Ing. Jaroslav Kubec, CSc. a další.



V témže roce vyšla publikace **Plavební cesty a vodní doprava**, z které citují: „V dalším rozvoji vodních cest v čase po roce 1990 se předpokládá dobovování komplexně řešené dopravně vodohospodářské soustavy Dunaj-Odra-Labe, která se budou postupně uvádět do provozu ihned po jejich dokončení“.

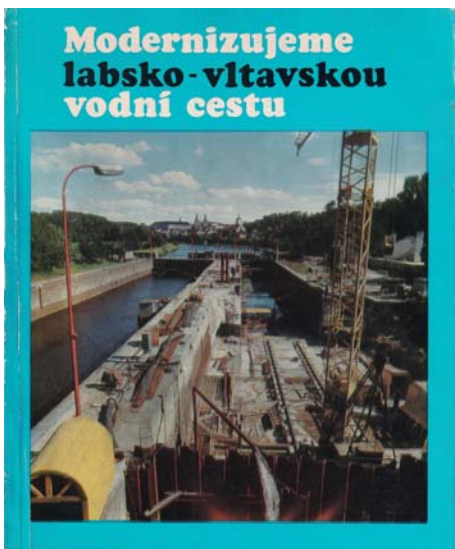
V roce 1975 vyšly dva díly publikace



tedy v dnešní době méně než 11 miliard Kč. Ale příkaz k zahájení stavby od soudruhů nepřišel...

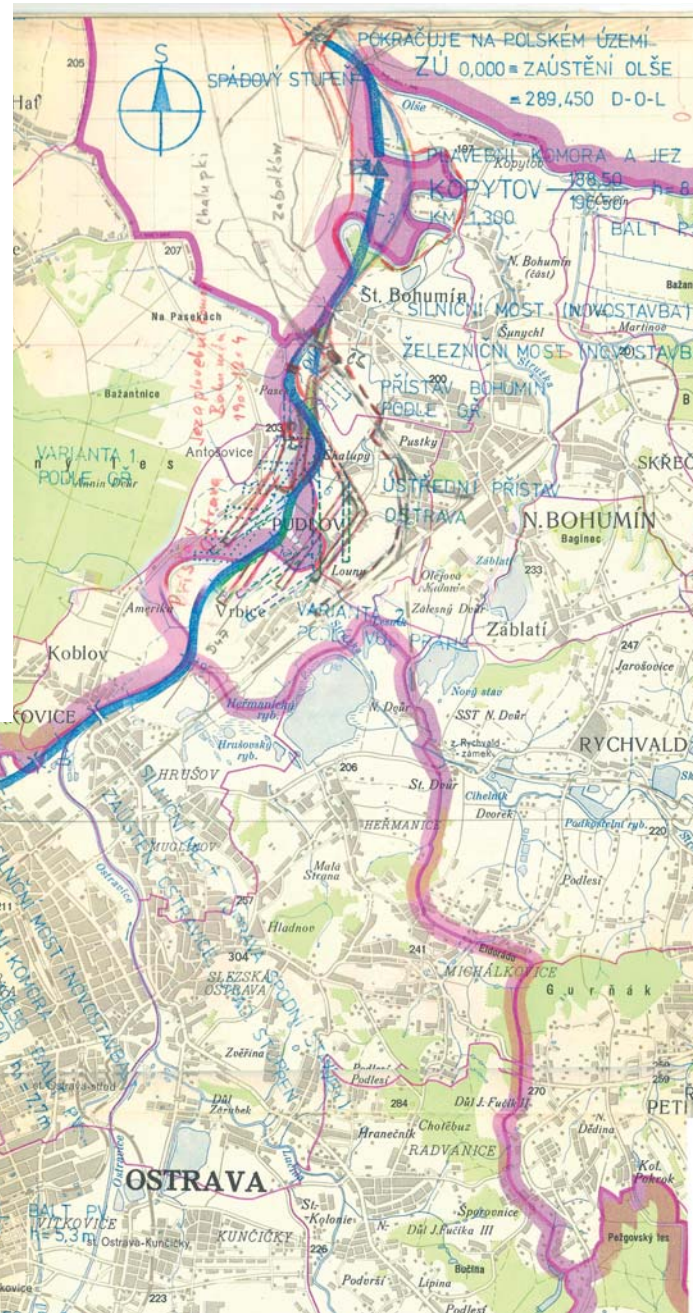
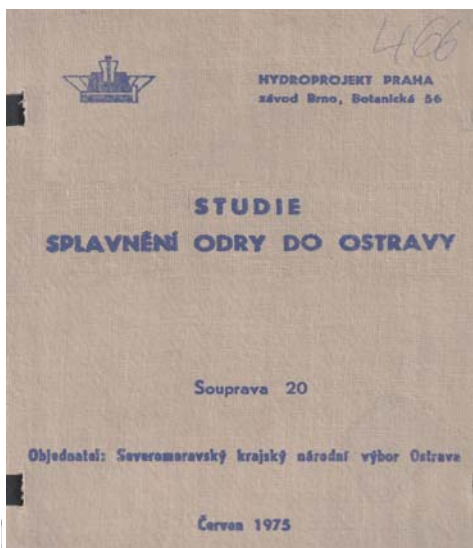
V roce 1976 byla zpracována další **Technicko-ekonomická studie splavnění Odry do Ostravy**. Po kolikáté potvrdila význam Oderské vodní cesty a kolik takových studií se jich dodnes ještě vypracovalo?

V rámci přípravných prací pak následovaly zkušební plavby, kdy dopluly polské nákladní lodě do provizorního přístavu Bohumín a remorkér



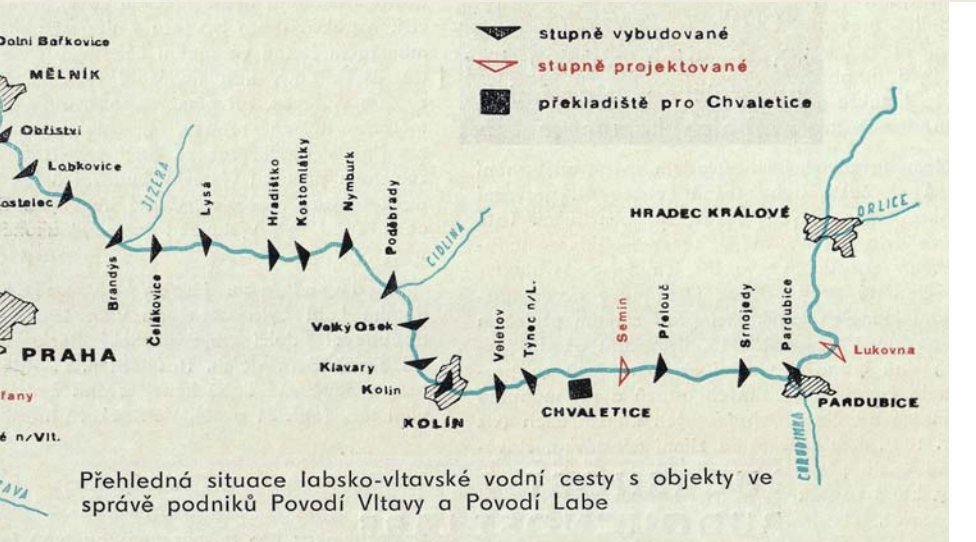
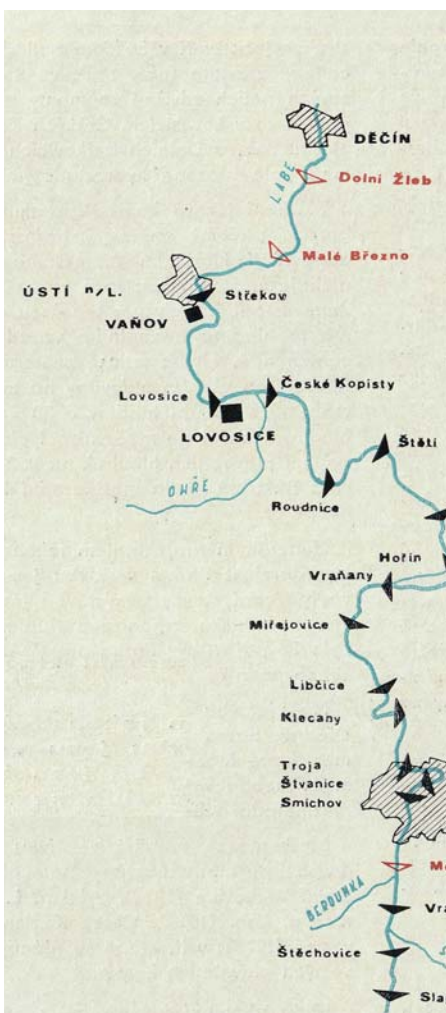
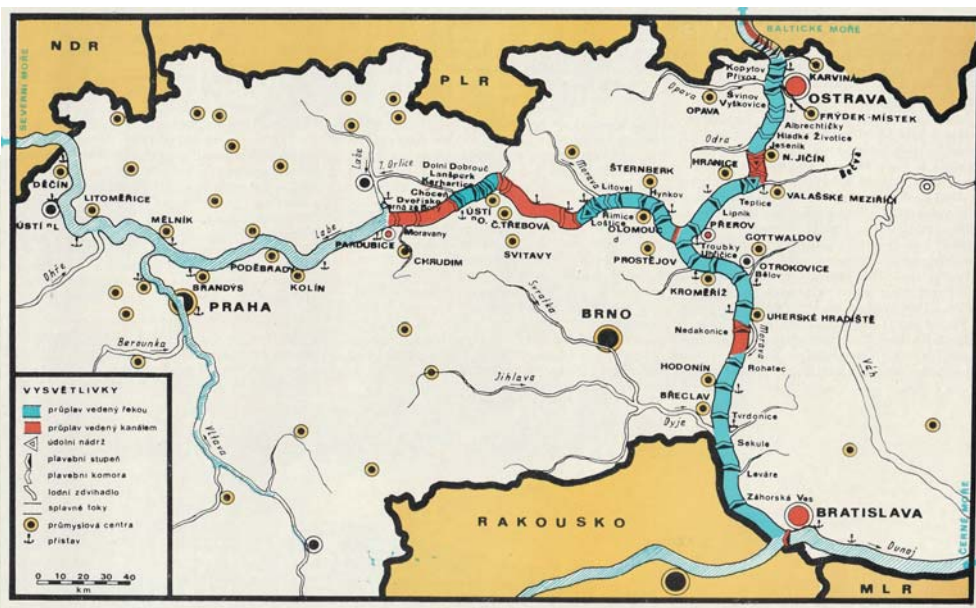
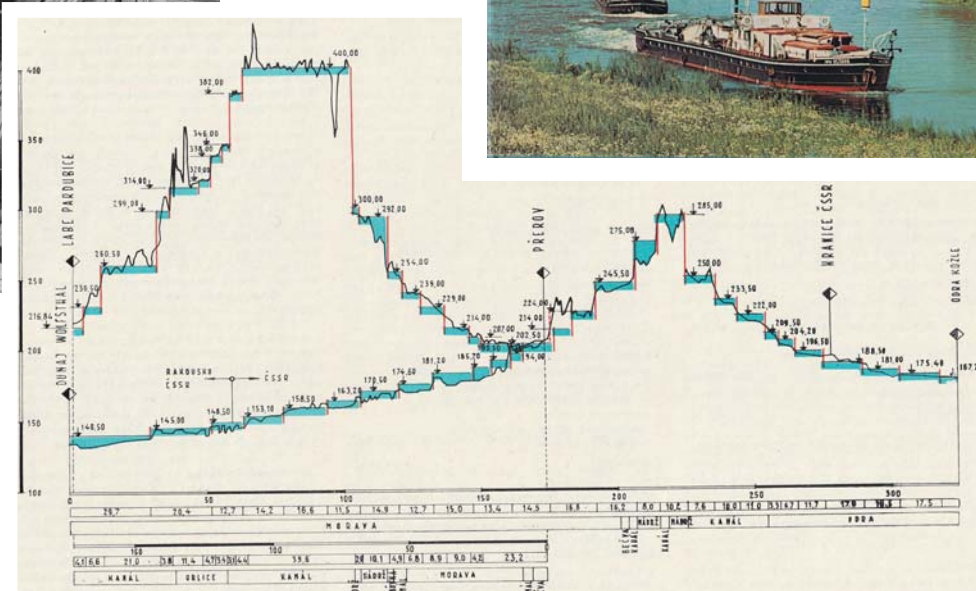
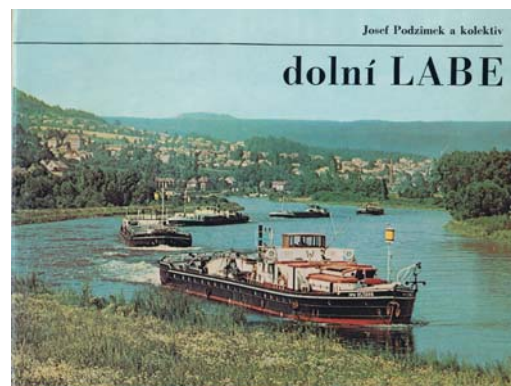
Modernizujeme labsko-vltavskou vodní cestu od autora Ing. Josefa Podzimka, která se též dotýká vodní cesty Dunaj-Odra-Labe.

V roce 1975 se pak díky intenzivní práci expertů na vodní cesty podařilo připravit zásadní materiál „**Studie splavnění Odry do Ostravy**“, která aktualizovala trasu i plavební objekty a významným způsobem tak přiblížila realizaci zahájení prací na vodní cestě. Následovala **Technicko-ekonomická studie splavnění Odry do Ostravy**. Jen pro zajímavost, stavba splavnění Odry do Ostravy by na území ČSR tehdy stála celkem 865 milionů Kčs,



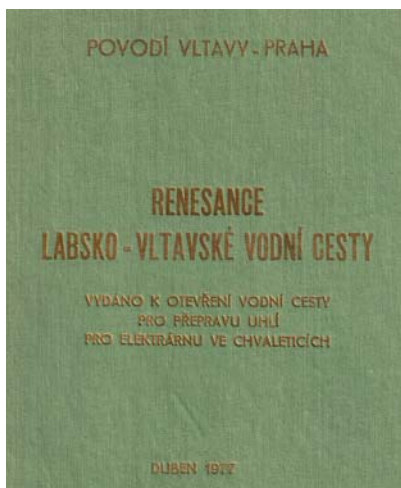
(vodometka) dokonce až na řeku Ostravici do centra Ostravy k Sýkorovu mostu.

V roce 1976 vychází publikace **Dolní Labe**, ve které byla zveřejněna přehledná mapa, a také podélný profil průplavu Dunaj-Odra-Labe.

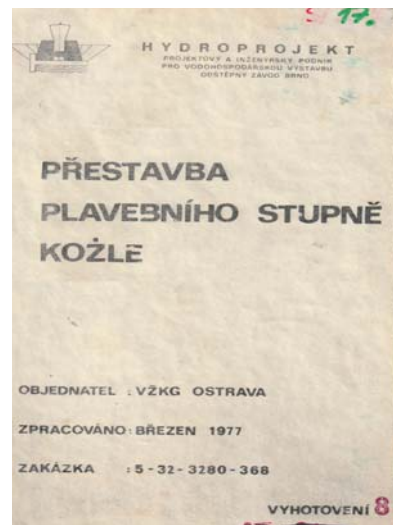


Přehledná situace labsko-vltavské vodní cesty s objekty ve správě podniků Povodí Vltavy a Povodí Labe

V téměř roce vychází fotografická publikace s názvem „**Renaissance labsko-vltavské vodní cesty**“. Cituji z úvodního slova: „*Na právě dokončenou první etapu přestavby našich vodních cest naváže etapa další. Spolu s pracemi, jež mají být uskutečněny na řece Odře, se tak vytvářejí podmínky pro splnění dávných tužeb vnitrozemských plavců – pro výstavbu plavebního kanálu Dunaj-Odra-Labe.*“

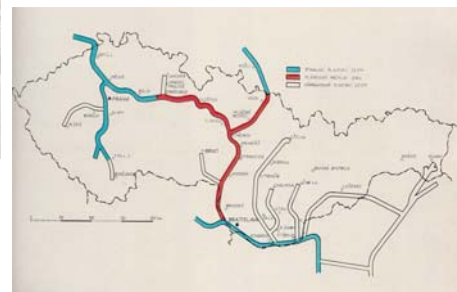


Bez zajímavosti není ani studie Hydroprojektu Praha z roku 1977 pod názvem **Přestavba plavebních stupňů Kozle**. Ta dokládá snahu Československa řešit splavnost Odry i na území Polska. **Tehdy byly ochotné Vítkovické železářny Klementa Gottwalda „zasponzorovat“ částecnou přestavbu polské Odry. Vše bylo námi vyprojektováno a připraveno! ... Bohužel se tento dar Polsku tehdy nepodařilo realizovat!**



Ani rozsáhlá a noblesní publikace, zpracovaná v roce 1978 Ing. Karlem Trejtnarem a kol. pod názvem „**STŘEDNÍ LABE**“, se nevyhnula, byť velmi skromně, průplavu Dunaj-Odra-Labe.

Také Usnesení vlády Československé socialistické republiky ze dne 4. března 1982 nelze přehlédnout.



VLÁDA ČESKOSLOVENSKÉ SOCIALISTICKÉ REPUBLIKY



USNESENÍ

VLÁDY ČESKOSLOVENSKÉ SOCIALISTICKÉ REPUBLIKY

ze dne 4. března 1982 č. 57

o rozvoji vodních cest v ČSSR a jejich propojení do soustavy vodních cest v Evropě.

V l á d a

po projednání zprávy ministra dopravy o rozvoji vodních cest v ČSSR a jejich propojení do soustavy vodních cest v Evropě

u k l á d á

1. místopředsedům vlády ČSSR J. Korčákoví a F. Colotkovi a ministru dopravy ve spolupráci s místopředsedou vlády ČSSR S. Potáčem

a) využít materiál jako jeden z podkladů na pracích na dlouhodobém výhledu ČSSR do roku 2000 v rámci plnění usnesení vlády ČSSR č. 128/1979;

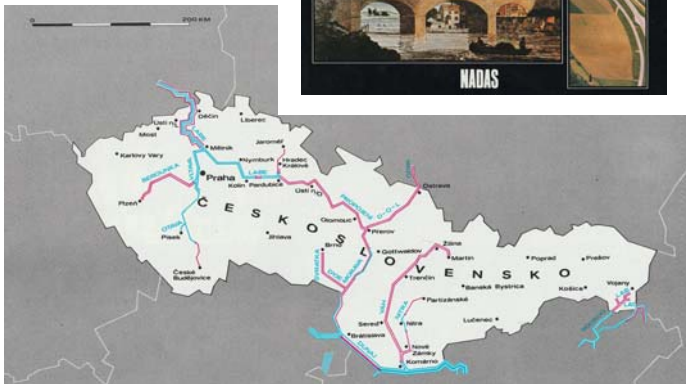
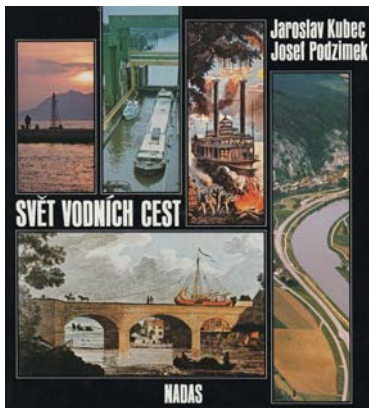
b) zpracovat a předložit jako součást rozvojových koncepcí resortů konkrétní program rekonstrukce a výstavby československých vodních cest do roku 1990 s výhledem do roku 2000;

2. místopředsedům vlády ČSSR J. Korčáčkovi a P. Colotkovi zabezpečit - na základě programu výstavby a rekonstrukce československých vodních cest do roku 1990 s výhledem do roku 2000 - potřebnou přípravu až do úrovně investičního záměru pro stavby navržené k zahájení v období do roku 1990 podle závěrů uvedených v předložené zprávě;

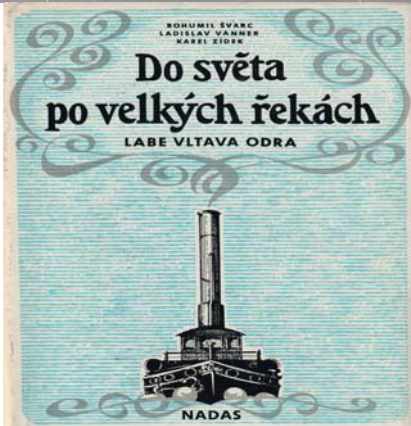
3. ministru dopravy a zmocněnci vlády ČSSR pro vodo hospodářské otázky na hraničních vodách s PLR ve spolupráci se zainteresovanými československými orgány předložit vládě po projednání v Radě pro mezinárodní hospodářskou a vědeckotechnickou spolupráci v průběhu roku 1983 návrh směrnice pro zahájení konkrétních jednání s PLR o splavnění Odry do Ostravy.

Z rozsáhlé knížky **Svět vodních cest**, která vyšla ještě za reálného socialismu v r. 1983, uvádím pouze titulní desku a situaci vodních cest v ČSSR s plánovaným průplavem D-O-L.

Z publikace autorů Bohumil Švarc, Ladi-



slav Vanner a Karel Zidek pod názvem **Do světa po velkých řekách** z roku 1984 budu citovat: „Realizaci průplavu Dunaj-Odra-Labe dojde k odlehčení dopravy na přilehlých železničních a silničních sítích v takové míře, že to bude mít příznivý vliv na zlepšení životního prostředí velkých územních rozloh



a převedení vody do pasivních oblastí dojde k závlaze cca 132 000 ha zemědělské půdy.“

Bez zajímavosti není ani vládní usnesení z 26. dubna 1984.

VLÁDA ČESKOSLOVENSKÉ SOCIALISTICKÉ REPUBLIKY



USNESENÍ

VLÁDY ČESKOSLOVENSKÉ SOCIALISTICKÉ REPUBLIKY

ze dne 26. dubna 1984 č. 104

o zahájení jednání s PLR o splavnění Odry do Ostravy.

V l á d a

1. s o u h l a s í se zahájením jednání s Polskou lidovou republikou o přípravě a výstavbě splavnění Odry do Ostravy;

2. s c h v a l u j e směrnici pro zahájení jednání s Polskou lidovou republikou o splavnění Odry do Ostravy, uvedenou v příloze;

3. u k l á d á místopředsedovi vlády R. Rohlíčkovi informovat československo-polský výbor pro hospodářskou a vědeckotechnickou spolupráci o zájmu ČSSR na splavnění Odry do Ostravy v souladu se schválenou směrnicí.

Provede: místopředseda vlády a předseda československé části československo-polského výboru pro hospodářskou a vědeckotechnickou spolupráci R. Rohlíček.

Ministr dopravy

Příloha

k usnesení vlády ČSSR
č. 104/1984

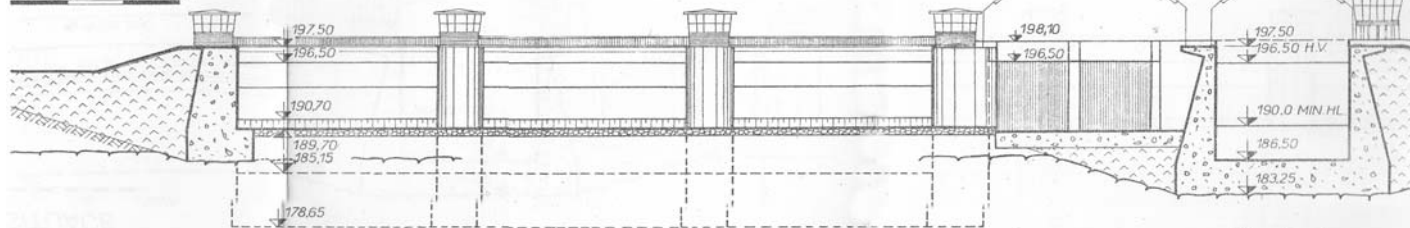
Směrnice pro zahájení jednání s PLR o splavnění Odry do Ostravy

Při jednání československá strana ve smyslu bodu 3 usnesení vlády ČSSR č. 57/1982:

1. Vyjádří zájem ČSSR o splavnění Odry do Ostravy pro pravidelnou dopravu v rozsahu 1 850 tis. t v cílovém roce 2000 za podmínek blízkých dnešním podmínkám na současně splavně Odře v úseku Štětín-Kozlí s tím, že splavnění by mělo být realizováno i nezávisle na termínu výstavby polské soustavy nádrží na Odře u Ratiboře.

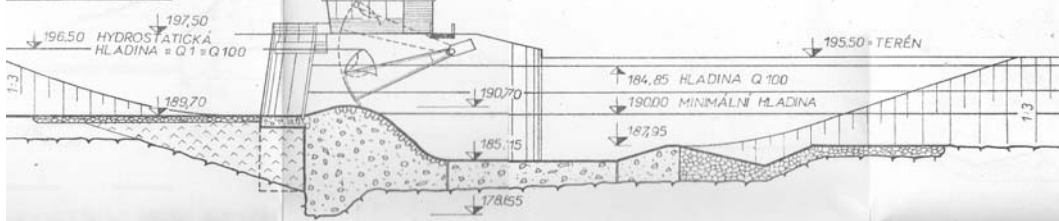
PODÉLNÝ ŘEZ JEZEM A-A'

0 5 10 15M



PŘÍČNÝ ŘEZ JEZEM B-B'

0 5 10 15M



PŘÍČNÝ ŘEZ HC

0 5 10 15M

4 - KP - 69
D₀ = 2,24 m
Q = 2 × 22,5 m³/s
H_r = 4 - 8 m

Plán jezu a plavební komory Kopytov na Odře u Bohumína z 80. let 20. století

Z roku 1987 nelze přehlédnout Studii „Racionální napojení ostravského hutního průmyslu na vnitrozemskou vodní dopravu“.

Těsně před sametovou revolucí byla založena akciová společnost Ekotrans Moravia, která měla, krom jiného, jako hlavní náplň postupné budování vodního koridoru D-O-L. Byla to doba velkých nadějí. Zároveň začal vycházet časopis Ekotrans Moravia, z kterého uvádím pro osvěžení paměti foto z ustavující schůze společnosti a přehled zakladatelských organizací.

Městský podnik služeb Frýdek-Místek
PROJEKČNÍ A INŽENÝRSKÉ STŘEDISKO

STUDIE

„Racionální napojení ostravského hutního průmyslu na vnitrozemskou vodní dopravu“

7

Investor: NHKG Ostrava
čís. zak.: P-98/87

ved. proj. a inž. stf.: Ing. Jaromír Slachta
ved. skup. zpracovatelé: Ing. Jaroslav Kubec, CSc.

Ríjen 1987

PRVNÍ VALNÁ HROMADA a. s. EKOTRANS MORAVIA

První valná hromada se konala dne 29. 6. 1989 na základě státního povolení vydaného federálním ministerstvem dopravy a spojů a podepsaného ministrem dne 28. června 1989. Místem jednání byl kongresový sál JZD AK Slušovice. Jednání řídil zmocněnec akcionářů ing. Josef Lízal. Přítomno bylo 54 registrovaných akcionářů (s hlasovacím právem) z celkového počtu 61.

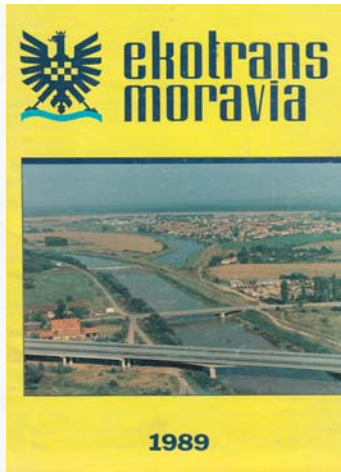
První částí programu předsedalo čestné předsednictvo ve složení doc. ing. František Čuba, CSc., předseda JZD AK Slušovice, ing. Bedřich Binar z koncernu Vítkovice, Pavel Čmolík, předseda CZV KSČ JZD AK Slušovice, JUDr. Jaroslav Boháček, JUDr. Ladislav Čoček, JUDr. Jaromír Kolář, ing. Bohumil Kovář, CSc., ing. Josef Lízal, ing. Ferdinand Madry, Ladislav Pelech, ing. Josef Podzimek, ing. Vilém Zych. Hovořilo se o stavu přípravných prací a o přijatých opatřeních pro zahájení činnosti. Přítomní se seznámili se stavem plnění úkolů, uložených na ustavující schůzi dne 27. 4. 1989.

Druhá část jednání měla charakter valné hromady. Jejím úkolem byla volba správních orgánů a jmenování řídicích orgánů, které budou zabezpečovat vlastní činnost společnosti, tj. dozorčí rady, představenstva a jmenování generálního ředitele. Kandidátku sestavil přípravný výbor a. s. a návrhová komise podle zásad ustavující schůze akcionářů. Po volbách převzal řízení valné hromady nově zvolený orgán – představenstvo.

Na závěr první valné hromady vystoupil s programovým prohlášením nově jmenovaný generální ředitel a. s. EKOTRANS MORAVIA ing. Bohumil Kovář, CSc.



Pohled na shromáždění akcionářů v kongresovém sále v Zábřevě při první valné hromadě



Dozorčí rada a. s. EKOTRANS MORAVIA

Ing. Josef Podzimek, předseda, Povodí Vltavy Praha
Ing. Jaroslav Kubec, CSc., místopředseda, VÚD Žilina
Ing. Bedřich Binar, koncern Vítkovice
Ing. Július Binder, Hydroconsult Bratislava
Ing. Zbyněk Mácha, UNIGEO, s. p., Ostrava
Ing. Jan Mikeska, Průmstav, a. p., Praha
Ladislav Pelech, JZD AK Slušovice
Ing. Jan Prokša, MARTIMEX Martin
Ing. Jaroslav Šfjora, Svit, s. p., Gottwaldov

Představenstvo a. s. EKOTRANS MORAVIA

Pavel Čmolík, předseda, JZD AK Slušovice
Ing. Josef Lízal, místopředseda, JZD AK Slušovice
Ing. Vilém Zych, místopředseda, koncern Vítkovice
Dr. Ladislav Bahounek, Sigma, koncern, Olomouc
Ing. Jaroslav Bernard, Vodní zdroje Praha
Ing. Ferdinand Madry, VÚTZ, k. ú. a. o., Praha
Ing. Rostislav Oral, ZTS, kombinát, Martin
Ing. Jaromír Procházka, Třinecké železárny, n. p.
Ing. Lubomír Pítkrýl, Štěrkovny a pískovny, Brno
Ing. Jindřich Řítko, Správa radiokomunikací Praha
Ing. Radomír Zbožňák, ZPS Gottwaldov
Ing. Libor Žádník, dopravní stavby Olomouc
Ing. Jindřich Železník, Obchod obuví Gottwaldov

Generální ředitel a. s. EKOTRANS MORAVIA

Ing. Bohumil Kovář, CSc.

Stanovy akciové společnosti EKOTRANS MORAVIA

Na základě povolení federálního ministerstva dopravy a spojů č. 84 89-KM ze dne 28. 6. 1989, které bylo uděleno podle ust. § 4 zák. č. 243/1949 Sb. o akciových společnostech po dohodě s SPK, byla zřízena akciová společnost EKOTRANS MORAVIA, která byla založena dne 27. 4. 1989 těmito zakladateli:

PC	Název organizace	Částka Kčs	Počet akcií
1.	ZTS Martin kombinát	30 000 000,-	300
2.	Vodní zdroje Praha	30 000 000,-	300
3.	Čs. plavba dunajské Bratislava	30 000 000,-	300
4.	JZD Agrokombinát Slušovice	20 000 000,-	200
5.	Vítkovice koncern	20 000 000,-	200
6.	Obchod obuví Gottwaldov	15 000 000,-	150
7.	Svit Gottwaldov, s. p.	10 000 000,-	100
8.	ZPSV Uherský Ostroj	10 000 000,-	100
9.	MARTIMEX Martin	10 000 000,-	100
10.	Třinecké železárny, n. p.	10 000 000,-	100
11.	Dopravní stavby Olomouc, s. p.	6 000 000,-	60
12.	ZPS Gottwaldov	5 000 000,-	50
13.	Severomoravské celulóžky, n. p., Paskov	5 000 000,-	50
14.	CZGP Gottwaldov	5 000 000,-	50
15.	SIGMA koncern Olomouc	5 000 000,-	50
16.	Průmstav Praha, o. p.	5 000 000,-	50
17.	Správa radiokomunikací Praha	5 000 000,-	50
18.	UNIGEO Ostrava, s. p.	4 000 000,-	40
19.	Lisovny nových hmot Vrbová	3 000 000,-	30
20.	Vodní stavby Praha	3 000 000,-	30
21.	Českomoravské cementárny a výpenky	2 000 000,-	20
22.	Železárny a drátovny Bohumín	2 000 000,-	20
23.	Hodonínské cihelny, n. p.	2 000 000,-	20
24.	JZD 20 výročí osvobození Skalčicka	2 000 000,-	20
25.	GEOTEST, s. p., Brno	2 000 000,-	20
26.	Průmysl kovového odpadu Kladno	2 000 000,-	20
27.	INTRANS Praha	2 000 000,-	20
28.	Slezan Frýdek-Místek	2 000 000,-	20
29.	JZD Troubky	2 000 000,-	20
30.	Galena Opava - Komárov	2 000 000,-	20
31.	PSG Gottwaldov	2 000 000,-	20
32.	Železárny Veselí na Moravě, n. p.	1 500 000,-	15
33.	JZD s. sjezdu v Hustopečích	1 400 000,-	14
34.	Štěrkovny a pískovny Olomouc	1 000 000,-	10
35.	Pozemní stavby, k. p., Ostrava	1 000 000,-	10
36.	TATRA Kopřivnice, kombinát	1 000 000,-	10
37.	CSAD, s. p., Ostrava	1 000 000,-	10
38.	JZD Dolina Uh. Hradiště	1 000 000,-	10
39.	Štěrkovny a pískovny Brno	1 000 000,-	10
40.	Hydroconsult Bratislava, s. p.	1 000 000,-	10
41.	SPP koncern, podnik Tlumachov	1 000 000,-	10
42.	JZD 25. února v Bruzovicích	1 000 000,-	10
43.	Válcovny plechu Frýdek-Místek	1 000 000,-	10
44.	Fosfa Břeclav - Poštorná, s. p.	1 000 000,-	10
45.	JZD Vířnov	1 000 000,-	10
46.	Energoprojekt Praha	500 000,-	5
47.	Hutní projekt Praha	500 000,-	5
48.	Agrostav Prostějov	500 000,-	5
49.	Agrostav Pířov	500 000,-	5
50.	Geozdie Brno	500 000,-	5
51.	Povodí Moravy, s. p., Brno	300 000,-	3
52.	Povodí Vltavy Praha	300 000,-	3
53.	Geofyzika, s. p., Brno	300 000,-	3
54.	Hydroprojekt Brno	300 000,-	3
55.	TST Inpro Praha	300 000,-	3
56.	Ingstav Brno	280 000,-	2
57.	OPP Pířov	280 000,-	2
58.	GALA Prostějov - Kraslice	100 000,-	1
59.	VÚTZ Praha	100 000,-	1
60.	Okresní stavební podnik Gottwaldov	200 000,-	2
61.	BD Dyje Břeclav	100 000,-	1
Celkem		272 900 000,-	2 729



Předsednictvo ustavující schůze akciové společnosti Ekotrans Moravia



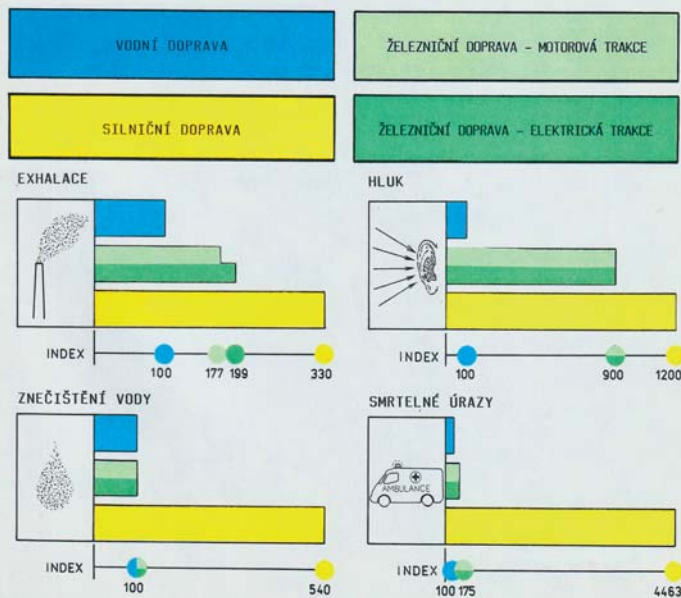
Zakladatelskou smlouvu a. s. Ekotrans Moravia podepsali předseda JZD AK Slušovice doc. ing. F. Čuba, CSc., a generální ředitel koncernu Vítkovice ing. R. Peška, DrSc. (vpravo). Jednání ustavující schůze řídil náměstek mikrostruktury pro strategický rozvoj JZD AK ing. J. Lízal (uprostřed)

Akciová společnost Ekotrans Moravia začala na podporu průplavu D-O-L vydávat celou řadu propagačních materiálů, z nichž až po letech zaujalo srovnání vlivu jednotlivých druhů dopravy na životní prostředí. A to proto, že poprvé a naposled ve srovnání figuruje železniční doprava dvakrát: motorová trakce a elektrická trakce. Ta druhá znečišťuje ovzduší víc, neboť bere elektřinu z tepelných elektráren, a ne jenom „ze zásuvky“.

Přemýšlel jsem, jak ukončit toto povídání. Zatím jsem poukazyval pouze na materiály z doby před sametovou revolucí, a proto jsem se rozhodl, že před pokračováním v příštím čísle časopisu Vodní cesty a plavba č. 2/2022 uveřejním dopis, který poslal můj přítel, spisovatel Jiří Stránský, našemu skautskému příteli, prvnímu polistopadovému prezidentovi Václavu Havlovi, a také zkrácenou verzi našeho dopisu panu prezidentovi.



VLIV JEDNOTLIVÝCH DRUHŮ DOPRAVY NA ŽIVOTNÍ PROSTŘEDÍ



Milý Vašku,

omlouvám se, že Ti píšu a rozmnožuju tím ty nepřehledné řady ostatních písíček. Ale já jen pár slov a vůbec ne kvůli sobě. Takže orodování za ten přiložený dopis.

Jenom ještě tohle: jako kluka mě okouzli Bařova knížka "Budujeme stát pro 40,000,000 lidí". A to do té míry, že jsem někdy před pětadvaceti lety napsal svoji první a jedinou sci-fi novelu o tom, že díky kanálu Odra-Dunaj-Labe se Prostějov stal čtvrtmilionovým přístavem, spojujícím celou Evropu a všechna její okolní moře. Vlastně to ani sci-fi moc nebyla, neboť jsem jenom popsal to, co se jednou stejně stane a co už tak zřetelně viděl sám Bařa.

Proto Tě prosím, abys to přiložené přečetl.

Děk a pozdrav

Jiří Stránský



EKOTRANS
MORAVIA
AKCIOVÁ SPOLEČNOST
GENERÁLNÍ ŘEDITEL

V Praze 26.2.1990

Václav Havel
prezident Československé republiky

P r a h a - H r a d č a n y

Vážený pane prezidente,

dlouho jsme váhali s tímto dopisem, neboť víme, že dopisů dostáváte několikrát víc, než vůbec stačíte přečíst.

Přesto jsme přesvědčeni, že tento dopis je potřebný, neboť projekt, kterého se týká, může přinést pro naši republiku významné ekologické a ekonomické přínosy. Naopak, jeho úmyslné či neúmyslné nepochopení, jej může opět na mnoho let odsoudit k zapomenutí.

Oba se zahýváme rozvojem vodních cest v naší republice, s nímž souvisí i téměř třistaletá myšlenka propojení řek Dunaje, Odry a Labe, tak skvěle zkonkretizovaná Tomášem Bařou v jeho slavné knize "Budujeme stát pro 40 milionů lidí". I z tohoto důvodu byla tato myšlenka po roce 1948 direktivně odsunuta ad acta a několik pokusů o její vzkříšení bylo s mocnou a nemilosrdnou byrokratickou důsledností potlačeno. Aby tato ojedinělá myšlenka zcela neuhaslá, dali jsme si se svými nečetnými kolegy v posledních čtyřiceti letech za úkol do toho ohníčku alespoň foukat, v neutuchající víře, že jednou z něj bude přeci jen táborák. Začátkem minulého roku se nám dokonce podařilo založit akciovou společnost EKOTRANS MORAVIA.

Zaslouhou naší pokojné revoluce konečně padly i staré překážky a zábrany. Mohlo by se tedy zdát, že logicky a urychleně půjde všechno dopředu.

Přítom jde o investici, kterou lze uskutečňovat libovolnou rychlostí, přičemž každý nově vybudovaný úsek přinese ozdravení jak životního prostředí, tak ekonomiky.

S mimořádným zájmem a úlevou jsme si proto přečetli Vaše "Slovo o slově", neboť nás to opravňuje věřit, že Vy sám nejlépe pochopíte nebezpečí zneužití slova "megalománie" i v našem případě.

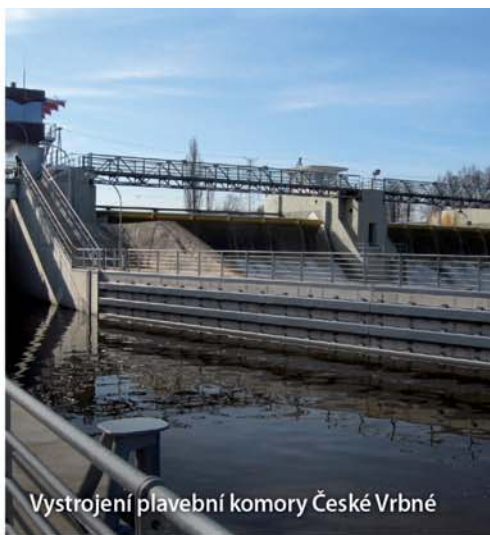
Proto máme jedinou prosbu: obrátí-li se na Vás kdokoliv s problematikou vodní cesty Dunaj-Odra-Labe, poskytněte slovo i nám. Nic víc.

Děkujeme za pochopení a jsme s pozdravem

J. Kubeček
Ing. J. Kubeček CSc.
předseda dozorčí rady
a.s. ETM

J. Podzimek
Ing. J. Podzimek
generální ředitel a.s. ETM





Vystrojení plavební komory České Vrbné



Pojízdné hrazení v ústí Čertovky do Vltavy



Plavební komora Hluboká nad Vltavou



Dodávka linky na drcení kameniva,
kamenolom Brant



Zdvíhací lávka a provizorní hrazení
Sportovní přístav Hluboká nad Vltavou



Strojírny Podzimek, s.r.o.,
Čenkovská 1060, 589 01 Třešť
www.strojirny-podzimek.cz



Vzpěrná vrata v přístavu Praha-Libeň

PODZIMEK & SYNOVÉ



Zal. 1896
PODZIMEK
126



Stavíme pro Vás již 126 let

www.podzimek.cz