WASSERSTRASSEN
UND
BINNENSCHIFFFAHRT

WATERWAYS
AND
INLAND NAVIGATION

VODNÍ CESTY A PLAVBA

2
2023

Parník Labe se vrátil po 25 letech do Česka

Zničení největší přehrady na Ukrajině způsobilo rozsáhlé povodně

Vydává PLAVBA A VODNÍ CESTY o.p.s.

Ministerstvo dopravy

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

ŘEDITELSTVÍ VODNÍCH CEST ČR

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

STÁTNÍ PLAVEBNÍ SPRÁVA

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

POVODÍ LABE

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

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

Povodí Odry státní podnik

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

ČPVS
ČESKÉ PLAVEBNÍ A VODOCESTNÉ SDRUŽENÍ

APL
ASOCIACE LODNÍHO PRŮMYSLU

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

30 LET V ČESKÉ REPUBLICE 1992–2022
SWIETELSKY

ZAKLÁDÁNÍ STAVEB®

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

metrostav
www.metrostav.cz

SMP

SMP Vodohospodářské stavby a.s.
Vyskočilova 1566, 140 00, Praha 4
www.vinci-construction.cz

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

PODZIMEK & SYNOVÉ
Váňovská 528, 589 16 Třešť
www.podzimek.cz

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

LABSKÁ strojní a stavební společnost s.r.o.

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

STRABAG
TEAMS WORK.
www.strabagrail.cz

AQUATIS

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

AQUAVIA

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

ČESKÉ PŘÍSTAVY, a.s.

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

VODNÍ CESTY A PLAVBA

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

REDAKČNÍ RADA

Ing. Jiří Aster; Ing. Pavel Cenek; Ing. Miloslav Černý; Ing. Lukáš Drahozal; Ing. Petr Forman; Ing. Lubomír Fojtů; Ing. Jiří Friedel; Doc. Ing. Pavel Jurášek, CSc.; Bc. 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
ceskaplavba.cz

Objednávky a inzerce:
tel.: 725 793 793
e-mail: vodnicesty@seznam.cz

Jazyková úprava: Ing. Petr Forman
DTP, tisk: PRESTO s.r.o.

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

Evidováno Ministerstvem kultury pod číslem MK ČR E 5178.

Ústecký kraj

Středočeský kraj

Pardubický kraj

Jihočeský kraj

Zlínský kraj

Jihomoravský kraj

Titulní strana: Zrekonstruovaný bočnokolesový parník Labe se představil veřejnosti během Dne Vltavy v Praze 19. března 2023 (viz str. 3) / Protržená hráz přehrady Nova Kachovka na Dněpru 6. června 2023
Autor: Labská plavební společnost / Ozbrojené síly Ukrajiny

OBSAH

Úvodní slovo: Labská vodní cesto – kam kráčíš?
Ing. Marián Šebesta 2

Parník Labe se vrátil po 25 letech do Česka 3

Turistické lodní linky Dopravy Ústeckého kraje 5

Plavební sezóna na Baťově kanálu odstartovala 1. května v Otrokovicích
Petr Chmelař 7

V Nymburce již mohou přistát i největší osobní lodě plující po Labi 8

V Kolíně se otevírá nové veřejné přístaviště pro osobní lodní dopravu a začíná stavba přístaviště pro malá plavidla 9

V přístavu Veselí nad Moravou je nové informační centrum 10

Plavební okruh Veselí nad Moravou – Vnorovy se začíná rýsovat
Ing. Pavel Kutálek 11

Město i kraj nadále podporují splavnění Labe až do Pardubic.....12

Příští zastávka: České Budějovice 14

VÁLKA NA UKRAJINĚ – Největší "přehradní" zkáza od 2. světové války
Bc. Tomáš Kolařík 16

Činnost Českého plavebního a vodocestného sdružení v roce 2022
Doc. Ing. Pavel Jurášek, CSc. 18

Práce na bezpečnostním přelivu VD Orlík pokračují
Ing. Tomáš Beržinský 22

Odešel Ing. Jindřich Zídek 24

Téměř v 90 letech odešel mimořádný člověk –
– vodohospodář Ing. Milan K. Jermář, DrSc...... 25

Život není takový – je úplně jiný (90)
Ing. Josef Podzimek 29

Úvodní slovo generálního ředitele státního podniku Povodí Labe

Labská vodní cesto – kam kráčíš?

Vážení čtenáři časopisu Vodní cesty a plavba,

letos na jaře nás zastihla smutná zpráva o odchodu našeho kamaráda, kolegy a významného „povoďáka“ Ing. Jindřicha Zídka, dlouholetého ředitele bývalého závodu Dolní Labe. Ing. Zídek byl osobností, která výrazně přispěla k rozvoji Labské vodní cesty do technického stavu, v jakém ji známe dnes. Jindra patřil ke generaci, která bezesporu zažila zlatou éru Labské vodní cesty, kdy tato historická dopravní tepna hrála klíčovou roli v zásobování uhelných elektráren středního Labe, a kdy zároveň představovala významnou spojnici převozu zboží z Československa do přístavů Severního moře. Byly to časy, kdy hovořit o spojení tří moří nebylo považováno za zpátečnické a společensky nepřijatelné.

Odchod starší generace, se kterou bohužel přirozeně odchází též zkušenosti a znalosti našich odborných předchůdců, nás vždy přiměje se zastavit a zamyslet nad současností. Rapidní úbytek obchodní plavby na Labské vodní cestě již trvá bezmála tři desítky let. Zčásti je to absencí dalších vodních děl, které se již v době zlaté éry nestihly dobudovat, a v porevoluční společnosti již soupeří s celou řadou jiných veřejných zájmů. I přes politické proklamace se s ohledem na komplikovanou přípravu nezdá být výstavba děčínského plavebního stupně či plavebního kanálu v Přelouči pro stát prioritou. Stejně tak změna přístupu našich západních sousedů k údržbě Labské vodní cesty, kdy udržování předepsaných plavebních hloubek je považováno za environmentálně necitlivé, představuje důležitý faktor pro případný rozvoj Labské vodní cesty směrem ke kapacitnější a modernější obchodní vodní cestě. Velké infrastrukturní stavby, které by vhodnější a modernější podmínky pro obchodní plavbu zajistily, pak nemají podporu veřejnosti. Jistě je faktorem též tlak významných provozovatelů ostatních typů dopravy, kteří samozřejmě nechtějí v oboru dopravy další konkurenci. Mezitím se Labská vodní cesta přirozeně stává vodní cestou rekreační, kde kvete plavba malých plavidel a pomalu roste pro toto turistické využití vhodná infrastruktura, jako maríny či další služby.

Po zvážení těchto skutečností lze jistě na situaci pohlížet s pesimismem a jakousi marností, že zlatá éra skončila, a snažení Ing. Zídka a jeho generace dnes přichází vniveč. Taktéž můžeme na situaci pohlížet pragmaticky, s jakýmsi dějinným nadhledem. Kolik důležitých středověkých obchodních stezek, kudy proudilo zboží ze Zemí koruny České do okolních království, dnes leží zapadáno listím kdesi uprostřed lesů, nebo se z nich staly jen cesty lokálního významu? Možný je i optimistický pohled, považující současnou situaci za příležitost, jak vodní cestu zachovat, zatraktivnit a rozvíjet, byť v jiných parametrech, než jsme dosud byli zvyklí. Jestli skutečně stále tlačit i přes nepřízeň veřejného mínění a proti jiným veřejným zájmům výstavbu dálnice, když nám po ní jezdí jen cyklisté…

Zda zvolit pesimistický, pragmatický či optimistický přístup, to asi závisí na nátuře jednotlivce. Jako odborná veřejnost, obeznámená s detaily i okolnostmi aktuální situace, bychom však měli být zejména realisté a táhnout za jeden provaz – roztříštěnost názorů a přístupů v odborné veřejnosti může být pro další osud Labské vodní cesty nebezpečnější než všechny protichůdné veřejné zájmy dohromady.

Ing. Marián Šebesta
generální ředitel státního podniku Povodí Labe

Ředitelství závodu Roudnice nad Labem na břehu plavebního kanálu

Parník Labe se vrátil po 25 letech do Česka

V roce 1938 byla objednána stavba dvou kolesových parníků v Ústí nad Labem. Rozestavěné parníky byly převezeny a dokončeny v Praze. První byl dokončen parník Vltava v roce 1940. Stavba parníku Labe byla dokončena až po válce. Práce byly záměrně prodlužovány, aby parník nemohl být využit pro válečné účely nacistů. Na jaře roku 1949 si parník převzala Československá plavba, ovšem kvůli množství závad byl do provozu zařazen až 14. července 1949. Parník byl poté provozován v Praze.

Parník Labe po svém zprovoznění v 50. letech 20. století

Kotel parníku byl až do roku 1986 vytápěn uhlím – jednalo se o poslední uhelný parník provozovaný na Vltavě. Tento rok byl parník odstaven pro technickou závadu na kotli. Od tohoto momentu bylo Labe odstaveno u smíchovského břehu, a to až do roku 1997, kdy se parník s ohledem na špatný technický stav potopil.
V roce 1998 byl parník Labe přepraven do Mindenu, kde byl opraven a zároveň vybaven novým jednoplamencovým kotlem. Od roku 2001 pak brázdil vody Vezery pod jmény Wappen von

Potopený parník Labe u smíchovské náplavky

Minden a později Weserstolz.
Na jaře roku 2022 parník Labe převezla Labská plavební společnost, která jej přepravila do mateřského přístavu v Děčíně, kde prošel rozsáhlou opravou a od jara je jako novinka sezóny 2023 provozován na linkách Labské plavební společnosti.
Parník Labe nese na pravém a levém boku historický znak města Děčín. Znak tvoří dvouocasý lev, který v pařátech drží rybu parmu. Nově byl na čelo kormidelny parníku umístěn historický znak města Podmokly, které jsou dnes harmonickou součástí města Děčín. Historický znak Podmokel odkazuje svým ozubeným kolem na rozvinutý průmysl ve městě. Kotva

Parník Labe ještě v původním nátěru během rekonstrukce v děčínských loděnicích v roce 2022

Parník Labe se představil letos na jaře v Praze během Dne Vltavy

omotaná lanem spolu se siluetou řeky v dolní části erbu symbolizuje lodní dopravu. Uprostřed znaku je okřídlené železniční kolo, které podtrhuje tehdejší význam rozvoje železnice.

Technická data	
Typ	bočnokolesový osobní parník
Stavba	1941 až 1949
Výtlak	134 t
Délka	54 m
Šířka	5,1/9,3 m
Ponor	max. 0,72 m
Pohon	dvouválcový sdružený parní stroj 150 HP (112,5 kW)
Palivo	lehký topný olej
Kapacita	200 osob

Vinařský parník s degustací vín, průvodcem a živou hudbou
Historický kolesový parník Labe je novinkou sezóny 2023 a bude přednostně nasazován na vinařské plavby z Ústí nad Labem do Roudnice nad Labem a zpět.
Parník popluje krajinou vinic v nejatraktivnější části Českého středohoří s tradicí pěstování vína od dob Karla IV. Při plavbě se o cestující s péčí postará lodní posádka, pochutnají si na obědě i večeři a při dvou degustacích poznají 8 druhů vín z nejsevernějších českých vinic. Při plavbě bude přítomen průvodce, který doplní jedinečné výhledy z lodi zasvěceným výkladem.
Cestující plavbu zakončí zastávkou v Roudnici nad Labem, kde se mohou vydat na prohlídku s průvodcem nebo si třeba vychutnat další regionální pochoutku – Dortaletku ve vyhlášené cukrárně na náměstí.

Parník Labe se tak po více jak 25 letech vrací do České republiky a téměř po 40 letech zdobí hladinu řeky Labe, neboť plul původně hlavně po Vltavě v Praze.
Více na: **labskaplavebni.cz**

Parník Labe se v letošní sezóně vydává především na vinařské plavby

TURISTICKÉ LODNÍ LINKY DOPRAVY ÚSTECKÉHO KRAJE

DOPRAVA ÚSTECKÉHO KRAJE

Doprava Ústeckého kraje (DÚK) je integrovaný dopravní systém zahrnující i pár desítek sezónních turistických linek, mezi které patří i tři lodní linky a jeden přívoz. Jedná se o unikátní linky, které nabízejí svým cestujícím jedinečný zážitek za velice výhodnou cenu v rámci běžného integrovaného tarifu Ústeckého kraje. Dopravu na těchto linkách objednává kraj stejně jako regionální autobusy či vlaky. Více na: **dopravauk.cz**

Jako první si představíme lodní linku T91, která vás provede kaňonovitým údolím Českého Středohoří. Lodní linka T91 spojuje po Labi Ústí nad Labem, Litoměřice a Roudnici nad Labem, během letních prázdnin pak pluje i do Mělníka.
Pokud se vydáte s touto linkou na výlet, svou cestu zahájíte v Ústí nad Labem a bude-li příznivá hladina Labe, čeká vás krátce po zahájení plavby proplutí skrze Masarykova zdymadla na Střekově, která byla ve své době nejmodernější stavbou svého druhu v Evropě. Dále vás čeká cesta malebným údolím Labe známým jako Porta Bohemica, neboli Brána do Čech. Po levé straně se tyčí žernosecké vinice, po pravé pak Lovoš v pozadí s nejvyšší horou Českého Středohoří Milešovkou. Poté minete Lovosice a po proplutí další komorou doplujete až do královského města Litoměřice. Vybranými spoji pak můžete pokračovat dále po Labi směrem do Roudnice nad Labem a Mělníku. Některé spoje linky T91 obsluhují i Píšťanské jezero, což je dnes velmi atraktivní vytěžená štěrkovna určená pro rekreační účely.

T91 Ústí n.L. - Litoměřice - Roudnice n.L. - Mělník

Zóna	ZASTÁVKA		PRACOVNÍ DNY			SOBOTA + NEDĚLE			
			101 90	103 ⚒93	105 98	211 ⑦94	203 ⑥91	201 †91	213 ⑥94
101	**Ústí n.L.,přístaviště Centrum**	odj.	**8:30**	**9:10**	**16:40**		**9:10**	**9:10**	**13:40**
x	Ústí n.L.,Masarykova zdymadla		⌇	⌇	⌇		⌇	⌇	⌇
101	Ústí n.L.,přístaviště Vaňov		9:15	9:55	17:25		9:55	9:55	14:25
171	**Dolní Zálezly,přístaviště**		**9:45**	**10:25**	**17:55**		**10:25**	**10:25**	**14:55**
614	Libochovany,přístaviště		10:00	10:40	18:10		10:40	10:40	15:10
611	Velké Žernoseky,přístaviště		10:20	11:00	18:30		11:00	11:00	15:30
616	**Píšťany,přístaviště** ☎		☎10:40	☎11:20	☎18:50		⌇	☎11:20	☎15:50
701	Lovosice,přístaviště		11:10	11:50	19:20		11:20	11:50	16:20
x	Lovosice,plavební komora		⌇	⌇	⌇		⌇	⌇	⌇
601	**Litoměřice,přístaviště**		**12:00**	**12:40**	**20:10**	**9:30**	**12:10**	**12:40**	**17:10**
x	České Kopisty,plavební komora			⌇		⌇	⌇	⌇	
672	**Křešice,Nučnice,přístaviště**			**13:25**		**10:15**	**12:55**	**13:25**	
669	Libotenice,přístaviště ☎					☎10:45	☎13:25		
x	Roudnice n.L.,plavební komora					⌇	⌇		
661	**Roudnice n.L.,přístaviště**					**11:35**	**14:15**		
651	Štětí,přístaviště					13:05			
990	**Mělník**	příj.				**14:30**			
	Délka spoje [km]		*30,07*	*37,17*	*30,07*	*44,00*	*44,79*	*37,17*	*30,07*
	Pořadí vozu		*9921*	*9921*	*9922*	*9922*	*9921*	*9921*	*9922*
	Typ vozu		*Lod180*	*Lod180*	*Lod150*	*Lod150*	*Lod180*	*Lod180*	*Lod150*

T91 Mělník - Roudnice n.L. - Litoměřice - Ústí n.L.

Zóna	ZASTÁVKA		PRACOVNÍ DNY			SOBOTA + NEDĚLE			
			102 99	104 ⚒93	106 97	214 ⑥94	202 †91	204 ⑥91	212 ⑦94
990	**Mělník**	odj.							**14:45**
651	Štětí,přístaviště								16:20
661	**Roudnice n.L.,přístaviště**							**15:10**	**17:30**
x	Roudnice n.L.,plavební komora							⌇	⌇
669	Libotenice,přístaviště ☎							☎15:50	☎18:10
672	**Křešice,Nučnice,přístaviště**			**13:50**			**13:50**	**16:20**	**18:40**
x	České Kopisty,plavební komora			⌇			⌇	⌇	⌇
601	**Litoměřice,přístaviště**		**8:45**	**14:25**	**16:25**	**9:30**	**14:25**	**16:55**	**19:15**
x	Lovosice,plavební komora		⌇	⌇	⌇	⌇	⌇	⌇	
701	Lovosice,přístaviště		9:35	15:15	17:15	10:20	15:15	17:45	
616	**Píšťany,přístaviště** ☎		☎10:00	☎15:40	☎17:40	☎10:45	☎15:40	⌇	
611	Velké Žernoseky,přístaviště		10:20	16:00	18:00	11:05	16:00	18:00	
614	Libochovany,přístaviště		10:40	16:20	18:20	11:25	16:20	18:20	
171	**Dolní Zálezly,přístaviště**		**10:55**	**16:35**	**18:35**	**11:40**	**16:35**	**18:35**	
101	Ústí n.L.,přístaviště Vaňov		11:20	17:00	19:00	12:05	17:00	19:00	
x	Ústí n.L.,Masarykova zdymadla		⌇	⌇	⌇	⌇	⌇	⌇	
101	**Ústí n.L.,přístaviště Centrum**	příj.	**12:10**	**17:50**	**19:50**	**12:55**	**17:50**	**19:50**	
	Délka spoje [km]		*30,07*	*37,17*	*30,07*	*30,07*	*37,17*	*44,79*	*44,00*
	Pořadí vozu		*9921*	*9921*	*9922*	*9922*	*9921*	*9921*	*9922*
	Typ vozu		*Lod180*	*Lod180*	*Lod150*	*Lod150*	*Lod180*	*Lod180*	*Lod150*

Poznámky

(ř) přístaviště stálé
(l) plavební komora (zdymadlo)
⌇ spoj jede po jiné trase
⚒ jede v pracovních dnech
⑥ jede v sobotu
⑦ jede v neděli
† jede v neděli a ve státem uznávané svátky
93 jede od 4.7. do 1.9., nejede 10.7., 17.7., 24.7., 31.7., 7.8., 14.8., 21.8. a 28.8.
91 jede od 1.4. do 29.10.
94 jede od 17.6. do 10.9.
97 jede jen 14.9.
99 jede jen 7.6., 14.6., 21.6. a 28.6.
× při nižším vodním stavu než 150cm na vodočtu Masarykova zdymadla není splavný úsek přístaviště Centrum – přístaviště Vaňov - cestující přepraví náhradní autobusová doprava; zastávka je v ul. Přístavní.

Další turisty oblíbenou linkou je linka T92 plující z Ústí nad Labem do Hřenska nebo do Bad Schandau nádherným úsekem řeky označovaném jako Labské pískovce. Tato linka je však v provozu pouze během části turistické sezóny, protože během léta výrazně klesá hladina Labe mezi Ústím nad Labem a Děčínem. Lodní linka T92 je skvělou volbou, pokud chcete navštívit malebné Hřensko nebo nakouknout za hranice k naším Saským sousedům.

Lodní linka T91 vede kaňonovitým údolím Českého Středohoří

Lodní linky z Ústí nad Labem do Hřenska nebo do Bad Schandau jsou velice oblíbené

Lodní linky T91 a T92 provozuje dopravce Labská plavební společnost a.s., u kterého jsou linky Ústeckým krajem objednávány pětiletou smlouvou. Cena za jednu plavební hodinu těchto linek je zhruba 7 400,- Kč bez DPH a na rok 2023 je objednaný výkon cca 1 350 h/rok, roční náklady na provoz výše zmíněných linek tedy činí zhruba 10 000 000,- Kč bez DPH.
Doposud uvedené linky jsou provozovány velkými plavidly s kapacitou 200 až 300 míst, podle typu lodi, přičemž provoz zajišťují motorové lodě Bohemia, Orion, Porta Bohemica a kolesový parník Labe. Na lodi je možné zakoupit drobné občerstvení i plnohodnotný oběd, točené pivo nebo nealkoholické nápoje. Lodě umožňují přepravu jízdních kol i kočárků, včetně možné rezervace místa pro kolo prostřednictvím mobilní aplikace DÚKapka. Další lodní linky v Ústeckém kraji již využívají menší lodě určené pro kratší plavby. Při návštěvě Hřenska tak můžete využít i jediný integrovaný **přívoz F1 Schöna – Hřensko.** Přímo na přívozu F1 si však integrovanou jízdenku DÚK nekoupíte a je třeba ji mít zakoupenou předem – buď z předchozího spoje či prostřednictví aplikace DÚKapka.

Nejnovější lodní linkou v systému DÚK je linka T93 spojující Litoměřice s Terezínem. Jedná se o naprosto ojedinělou linku, která jako první splouvá řeku Ohři. Linka T93 je provozována malým plavidlem s kapacitou maximálně 11 osob, neboť větší plavidlo nelze použít z důvodu malé hloubky Ohře. Tato linka zahájila svůj provoz teprve 9. června 2023 a pluje každý den mimo pondělí v hodinovém intervalu vždy od 9 hodin. Přístaviště této linky naleznete v Litoměřicích na Lodním náměstí a v Terezíně nedaleko pietního místa u řeky Ohře, kde bylo vybudováno nové plovoucí molo a přístupová cesta k němu.
Linku T93 provozuje společnost Autobusy Karlovy vary, a. s., se kterou kraj zatím uzavřel smlouvu na 2 sezóny. Cena za jednu plavební hodinu této linky je 840,-Kč bez DPH. Tato dopravní společnost má zkušenosti ze svého dlouhodobého působení na lodní lince v Lokti a na přehradě Skalka u Chebu a také disponuje lodí Skalka, která má ideální ponor pro danou plavební trasu a kterou vás rádi svezou mezi oběma historickými městy na pomezí Dolního Poohří a Českého Středohoří.

Nejnovější lodní linka T93 spojuje Litoměřice s Terezínem

T93 Litoměřice - Terezín

DOPRAVA ÚSTECKÉHO KRAJE

Zóna	ZASTÁVKA		PRACOVNÍ DNY								SOBOTA + NEDĚLE							
			101	103	105	109	111	113	115	117	201	203	205	209	211	213	215	217
											6†90	6†90	6†90	6†90	6†90	6†90	6†90	6†90
601	Litoměřice,přístaviště	odj.	9:00	10:00	11:00	13:00	14:00	15:00	16:00	17:00	9:00	10:00	11:00	13:00	14:00	15:00	16:00	17:00
763	Terezín,přístaviště	příj.	9:25	10:25	11:25	13:25	14:25	15:25	16:25	17:25	9:25	10:25	11:25	13:25	14:25	15:25	16:25	17:25

Zbylé jízdní řády naleznou cestující na webu: jr.kr-ustecky.cz

Plavební sezóna na Baťově kanálu odstartovala 1. května v Otrokovicích

Petr Chmelař – vedoucí marketingu Povodí Moravy, s. p.

Slavnostní odemykání Baťova kanálu proběhlo tradičně 1. května. Letošním místem hlavního odemykání byly Otrokovice. Významnými hosty byl ministr zemědělství Zdeněk Nekula, ministr dopravy Martin Kupka, ředitelka Státní plavební správy Klára Němcová či generální ředitel Povodí Moravy Václav Gargulák. Nechyběli starostové obcí ležících kolem Baťova kanálu, zástupci Zlínského a Jihomoravského kraje, Ředitelství vodních cest, poslanci a senátoři.

Hlavní odemykání řeky Moravy a Baťova kanálu bývá vždy 1. května v některém z měst či obcí ležící podél této vodní cesty. Dějištěm letošního slavnostního aktu se stalo přístaviště v Otrokovicích. *„V letošním roce se k našemu tradičnímu odemykání vody připojí i akce organizovaná Sdružením obcí pro rozvoj Baťova kanálu, jejímž jsme také členem. Tímto se k nám přesune akce regionálního významu, která sem může přivést nové návštěvníky. Ukazuje se, že investice realizované v přístavišti mají svůj význam a kvalitní zázemí nabízí reprezentativní prostory a zázemí i pro akce většího než městského významu. Věřím, že kromě této, se letos v přístavišti uskuteční další řada krásných kulturních akcí,“* zdůraznila starostka města Otrokovice Hana Večerková.

Slavnostní odemykání Baťova kanálu v Otrokovicích

Ministr zemědělství Zdeněk Nekula vyzdvihl význam spolupráce mezi organizacemi, které své aktivity propojují s vodní cestou, a pochválil i služby, které uspokojují rostoucí zájem o rekreační plavbu. „*Velmi mě těší, že se nám v posledních desetiletích společně s kraji, městy, obcemi, provozovateli plavby a půjčoven lodí a organizačními složkami ministerstva zemědělství a dopravy podařilo z Baťova kanálu vytvořit fenomén, jaký nemá na Moravě obdoby a který se stal vyhlášenou rekreační destinací Zlínského i Jihomoravského kraje,*“ řekl v úvodní zdravici Nekula.

Generální ředitel Povodí Moravy připomněl, co všechno obnáší úkol správce Baťova kanálu a zmínil i stavební akce Povodí Moravy, jejichž cílem je zvyšování bezpečnosti a plynulosti plavby na vodní cestě. „*Novinkou pro letošní hlavní plavební sezónu jsou nová čekací stání v rejdách plavebních komor ve Starém Městě, Petrově, Huštěnovicích, Uherském Ostrohu, Nedakonicích a Veselí nad Moravou. Vše splňuje moderní standardy pro plavbu a bezpečný pohyb plavidel před vplutím do plavební komory,*“ řekl Gargulák.

Ministr zemědělství Zdeněk Nekula, generální ředitel Povodí Moravy Václav Gargulák, ministr dopravy Martin Kupka a otrokovický vodník z řeky Moravy společně odemkli plavební sezónu 2023

V rámci slavnostního dne si zájemci mohli užít plavby lodí po řece Moravě nebo prohlídky technického plavidla Jožin, kterým Povodí Moravy na kanále udržuje bezpečný plavební provoz.

Ministr zemědělství Zdeněk Nekula a ministr dopravy Martin Kupka pokračovali z Otrokovic na prohlídku přístaviště Pahrbek v Napajedlích. Zde jim generální ředitel Povodí Moravy Václav Gargulák představil místo, na kterém Povodí Moravy připravuje stavbu rekreačního přístavu Napajedla – Pahrbek. Ten nabídne krátkodobé, střednědobé a dlouhodobé stání i zázemí až 77 plavidlům. Přístav bude mít také ochrannou funkci během povodňových průtoků.

Představení projektu rekreačního přístaviště Pahrbek v Napajedlích

Provoz plavebních komor Povodí Moravy zahájilo už v pátek 28. dubna. Veřejnost tak mohla využít spuštění provozu komor o jeden víkend dříve. „*Využili jsme víkendu, který předcházel 1. květnu a spustili jsme provoz plavebních komor tři dny před slavnostním zahájením hlavní plavební sezóny. Ukončení sezóny je také prodloužené, a to až na neděli 1. října. V letošním roce tak budeme komorovat o čtyři dny navíc,*“ Václav Gargulák. Komorování probíhá v čase od 9.3o do 18.oo hodin. V květnu a září jsou plavební komory v provozu od pátku do neděle, v červnu, červenci a srpnu se komoruje od úterý do neděle.

Před zahájením plavební sezóny Povodí Moravy dokončilo rozsáhlé opravy Baťova kanálu mezi Valchou a Výklopníkem i stavbu dalších vyčkávacích stání na rejdách plavebních komor. „*Plavba bude díky tomu bezpečnější a pohodlnější. Staráme se o Baťův kanál tak, aby splňoval moderní standardy pro plavbu a bezpečný pohyb plavidel,*“ dodává Gargulák.

V Nymburce již mohou přistát i největší osobní lodě plující po Labi

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

Ministr dopravy Martin Kupka, ředitel Ředitelství vodních cest Lubomír Fojtů a starosta města Tomáš Mach během festivalu „Lodě na Labi“ 5. května 2023 uvedli do provozu nové veřejné přístaviště osobních lodí v Nymburce na pravém břehu Labe nedaleko centra města pod Šafaříkovým mlýnem. Jedná se o první ze série nových veřejných zastávek pro osobní lodě mezi Mělníkem a Kolínem, jimiž Ředitelství vodních cest ČR vytváří podmínky pro širší uplatnění plavby osobních lodí po Labi. Jako první u přístaviště zastavila největší česká hotelová loď FLORENTINA, která doposud historickým městem jen proplouvala bez možnosti bezpečně přistát.

„Dnes zahajujeme novou éru podpory rekreační plavby na Labi ve Středočeském kraji, kdy začíná sloužit první veřejné přístaviště osobních lodí, a to symbolicky v historickém městě Nymburk přímo pod hradbami. Věřím, že díky novým přístavištím bude Labe brzy následovat příklady jiných českých vodních cest, kde je turistická plavba oblíbenou formou trávení volného času,“ uvedl ministr dopravy Martin Kupka. *„Také si velmi cením aktivní spolupráce s městy, jimž plavba přinese nové rozvojové příležitosti. Před několika dny jsem viděl, jak rekreační plavbou opravdu žijí celá města podél Baťova kanálu na Moravě,“* dodal. *Nová veřejná přístaviště zpřístupní města pro cestující z osobních lodí od menších výletních a linkových až po velké kabinové hotelové lodě. Jako první se zde v rámci festivalu „Lodě na Labi 2023“ vyvázala největší kabinová loď pod českou vlajkou FLORENTINA. Přístavní infrastruktura je o síti, a proto během několika týdnů budeme otevírat také další dokončovaná přístaviště osobních lodí v Kolíně, v Čelákovicích a v Poděbradech,“* uvedl Lubomír Fojtů, ředitel Ředitelství vodních cest ČR, jež je investorem a provozovatelem přístaviště. *„V Nymburce práce ještě nekončí a 400 metrů od přístaviště osobních lodí bude v prostoru ochranného přístavu také vybudováno přístaviště pro malá rekreační plavidla. Původní zadávací řízení na zhotovitele jsme museli opakovat a stavební práce tak budou zahájeny až na podzim letošního roku,“* doplnil.

Nové veřejné přístaviště osobních lodí tvoří ocelový plovoucí přístavní můstek rozměrů 9 x 4 m, ukotvený ke břehu pomocí přístupové lávky délky 8,5 m s bezbariérovým výstupem a nástupem cestujících a tří kotevních bloků. Toto kotvení je koncipováno tak, aby udrželo můstek bezpečně na místě i za největších povodní a nebylo nutné jej odvážet. Pohodlný nástup do lodí umožňují dvě úrovně mola, první ve výšce 0,9 m nad hladinou a druhá pro větší lodě ve výšce 1,5 m nad hladinou. Molo je osvětleno a zabezpečeno kamerovým systémem. K dispozici je také přípojka elektrické energie pro lodě, aby nemusely využívat své agregáty v době stání. V budoucnu bude společně s přístavištěm pro malá plavidla zprovozněn i odběr pitné vody pro osobní lodě.

Další přístaviště osobních lodí ve Středočeském kraji se ještě projektují. V budoucnu tak vzniknou například přístaviště v Brandýse nad Labem, Lysé nad Labem, Kostelci nad Labem či v Neratovicích. Stavbu nového přístaviště osobních lodí realizovala LABSKÁ, strojní a stavební společnost s.r.o. na základě architektury atelieru Kotas & Partners s.r.o. a projektové dokumentace Vodní cesty a.s. a PROVOD inž. spol. s r.o. Stavební náklady ve výši 11,6 mil. Kč bez DPH financuje Státní fond dopravní infrastruktury.

Slavnostní otevření nového přístaviště osobních lodí Nymburk za účasti ministra dopravy

V Kolíně se otevírá nové veřejné přístaviště pro osobní lodní dopravu a začíná stavba přístaviště pro malá plavidla

V rámci projektu Rekreační přístav Kolín ministr dopravy Martin Kupka s ředitelem Ředitelství vodních cest ČR Lubomírem Fojtů a starostou města uvedli 2. června 2023 do provozu nové veřejné přístaviště pro osobní lodní dopravu vybudované na Kmochově ostrově. Zároveň byla zahájena stavba plovoucího mola pro malá plavidla na protějším břehu, jež bude hotové koncem letošního roku. Projekt je součástí programu výstavby veřejných přístavišť na vodní cestě pro podporu rekreační plavby, který Ředitelství vodních cest ČR dlouhodobě realizuje.

„Kolín se dnes staví po bok Nymburka, kde jsme před měsícem otevřeli podobné přístaviště, které se hned zařadilo mezi důležitou turistickou infrastrukturu města. Na počátku roku bylo další přístaviště zprovozněno v Ústeckém kraji v Litoměřicích. Ještě letos v létě budou otevřena další dvě přístaviště, a to včetně mol pro malá plavidla,“ uvedl ministr dopravy Martin Kupka. *„Je důležité, že dnes také zahajujeme stavbu přístaviště pro rekreační plavidla individuálních návštěvníků města, které doplní polabskou cyklostezku a dále tak obohatí život na řece a v jejím okolí,“* dodal.

„Stejně jako v dalších městech na Labi, byl i v Kolíně problém s přistáváním osobních lodí a turisté plující na malých lodích neměli v této oblasti vůbec možnost bezpečného vyvázání svých plavidel. Nepohodlí pohybu po vodní cestě způsobené nemožností vystoupení na zajímavých místech se snažíme eliminovat výstavbou sítě veřejných přístavišť,“ říká Lubomír Fojtů, ředitel Ředitelství vodních cest ČR, které je investorem a provozovatelem přístavišť.

Konstrukce mola osobní lodní dopravy má stejnou podobu jako ostatní přístavní můstky, které vznikají například v Poděbradech, Nymburce nebo Čelákovicích. Plovoucí ponton má rozměr 9 x 4 m a je vybaven dvěma výškovými úrovněmi pro snadnější vystupování a nastupování cestujících z plavidel s různou výstupní výškou. Bezbariérový přístup na břeh je zajištěn 14 m dlouhou lávkou.

Plovoucí molo pro malá plavidla bude umístěno na protějším břehu v přímé vazbě na centrum města vedle stávající pěší lávky. Jeho délka je 94 m a poskytne prostor pro podélné stání 10 až 12 plavidel.

Obě mola jsou přizpůsobena kolísání hladiny v Labi a díky své konstrukci není nutné je demontovat ani v případě povodní. Pohybují se spolu s hladinou nahoru a dolů a za různých průtoků zachovávají stejnou úroveň pro nástup a výstup z plavidla. Jsou vybavena odběrnými sloupky pro připojení na elektřinu nebo doplnění vody. K úhradě čerpaných služeb slouží Přístavní karta ŘVC, která funguje na principu přednabitého kreditu, ze kterého se čerpá. Přístup na molo bude z cyklostezky vedené po břehu pomocí dvou schodišť a pohyblivých lávek.

„Hlavní část stavebních prací bude v místě stavby přístaviště pro malá plavidla probíhat na podzim. V letních měsících se práce soustředí do dílen, kde celé molo vznikne. Stavba přechodně ovlivní provoz na přilehlé cyklostezce, který bude omezen pouze na nezbytně nutný čas po dobu stavebních prací a mimo hlavní turistickou sezonu. Část prací bude probíhat také z vody za pomoci stavebních lodí,“ říká Roman Krupička, manažer projektu z Labské strojní a stavební společnosti.

Stavební náklady financuje v obou případech Státní fond dopravní infrastruktury. Náklady na stavbu přístaviště osobní lodní dopravy dosáhly částky 8,74 mil. bez DPH a u přístaviště pro malá plavidla se počítá s částkou 20,3 mil. Kč bez DPH.

Křest symbolického pacholete pro nové přístaviště malých plavidel v Kolíně ministrem dopravy, ředitelem ŘVC a starostou města Kolín

Nové veřejné přístaviště pro osobní lodní dopravu v Kolíně

V přístavu Veselí nad Moravou je nové informační centrum

Služby pro turisty na Baťově kanále budou v roce 2023 opět kvalitnější. Ministr dopravy Martin Kupka spolu s hejtmanem Jihomoravského kraje Janem Grolichem a hejtmanem Zlínského kraje Radimem Holišem otevřeli 1. května 2023 nové informační centrum Baťova kanálu v právě dokončené provozní budově veřejného přístavu Veselí nad Moravou. V objektu vybudovaném Ředitelstvím vodních cest ČR bude mít sídlo obecně prospěšná společnost Baťův kanál, která bude nově řízená oběma kraji, jimiž probíhá vodní cesta.

„Rekreační plavba je příkladem turistického produktu, který se neobejde bez aktivní spolupráce státu, poskytujícího veřejnou dopravní infrastrukturu, a krajských a obecních samospráv, zajišťujících pro návštěvníky potřebné služby a zázemí pro podnikatele. Baťův kanál je příkladem, jak tato synergie funguje. Velice mě těší, že dnes ve veřejném přístavu otevíráme právě informační centrum o turistických produktech a kde bude působit krajská organizace,“ uvedl ministr dopravy Martin Kupka. *„Veřejný přístav Veselí nad Moravou, který byl v roce 2021 kompletně zmodernizován, dostává dnes dále rozšířené zázemí v podobě provozní budovy s informačním centrem pro uživatele vodní cesty. Její součástí jsou také nové skladovací prostory pro půjčovny plavidel a údržbu přístavu,“* říká Lubomír Fojtů, ředitel Ředitelství vodních cest ČR. *„Věřím, že letošní plavební sezóna naváže na předchozí úspěšné roky, kdy do přístavu ročně zavítalo kolem 600 lodí a v čerpací stanici se bezpečně natankovalo 12 tis. litrů nafty a benzínu. Společně s přístavem Petrov se tak zatím jedná o hlavní centra plavby. V nejbližších letech se tato infrastruktura rozšíří i do Zlínského kraje, kde vznikne nový velký přístav ve Starém Městě a následně potom v Kroměříži a v Napajedlech-Pahrbku.“*

Provozní budovu ve Veselí nad Moravou na základě architektonického návrhu atelieru Kotas & Partners, a projektové dokumentace vypracované SWECO a.s. postavila firma Moravská stavební unie – MSU s.r.o. se stavebními náklady ve výši 9,4 mil. Kč, financovanými Státním fondem dopravní infrastruktury. Dnes byla ředitelem Ředitelství vodních cest ČR Lubomírem Fojtů, starostou města Veselí nad Moravou Petrem Kolářem a ředitelem o.p.s. Baťův kanál Vojtěchem Bártkem podepsána dohoda upřesňující spolupráci při provozu areálu přístavu a umístění informačního centra o.p.s. Baťův kanál v budově vybudované a provozované Ředitelstvím vodních cest ČR.

„Turisté na Baťově kanále letos jistě uvítají rozšířené přístaviště ve Strážnici, jako v jednom z hlavních lákadel regionu. Veřejnosti jej otevřeme při zahájení Mezinárodního folklorního festivalu v pátek 23. června 2023. Pokud pak poplujete například z Veselí nad Moravou do Strážnice, již se nebudete muset obávat, zda bude pro vaši loď místo. Zároveň loď vyvážete a vystoupíte přímo ke vstupu do areálu skanzenu,“ doplnil Lubomír Fojtů. *„Do konce května také podepíšeme smlouvu se zhotovitelem na výstavbu nové plavební komory v Rohatci. V roce 2026 by tak první lodě měly doplout z Baťova kanálu až do Hodonína. Na opačném konci vodní cesty nyní ještě probíhá posouzení vlivů na životní prostředí EIA pro prodloužení do Kroměříže, jehož výsledek očekáváme v polovině roku,“* dodal.

Příslibem do budoucna je dnešní podpis smlouvy mezi Ředitelstvím vodních cest ČR a firmou AQUATIS a.s. na zpracování projektové dokumentace na stavbu Plavební okruh Veselí n.M. – Vnorovy, zahrnující lodní zdvihadlo propojující Baťův kanál a řeku Moravu a rozšíření přístavu Veselí nad Moravou. Tato významná rozvojová akce vodní cesty řešící i současné velké zatížení kanálu turistickou plavbou mezi Veselím nad Moravou a Vnorovy úspěšně prošla v roce 2022 posouzením vlivů na životní prostředí EIA a projektová příprava tak může pokračovat s cílem v roce 2025 zahájit výstavbu lodního zdvihadla, přičemž rozšíření přístavu by mohlo být zahájeno již koncem příštího roku.

Slavnostní otevření provozní budovy a informačního centra v přístavu Veselí nad Moravou

Slavnostního zahájení plavební sezóny v přístavu Veselí nad Moravou se ujali čestní hosté včetně ministrů dopravy a zemědělství, hejtmanů Zlínského a Jihomoravského kraje, ředitelů Ředitelství vodních cest ČR, SPS, státního podniku Povodí Moravy, Baťův kanál o.p.s. a starosty Veselí nad Moravou

Plavební okruh Veselí nad Moravou – Vnorovy se začíná rýsovat

Ing. Pavel Kutálek – generální ředitel, AQUATIS a.s.

Během slavnostního zahájení plavební sezóny v přístavu Veselí nad Moravou 1. května 2023 byla podepsána smlouva mezi Ředitelstvím vodních cest a firmou Aquatis na zpracování kompletní projektové dokumentace na projekční přípravu plavebního okruhu Veselí nad Moravou – Vnorovy. Předmětem díla je zpracování projektové dokumentace pro společné povolení v rámci společného územního a stavebního řízení, zadávací dokumentace a zajištění souvisejících činností. Plavební okruh se tak nyní začíná doslova rýsovat.

Cílem celého záměru je vznik nového plavebního okruhu Veselí nad Moravou – Vnorovy – Veselí nad Moravou v délce cca 9 km. Bude tak vytvořena možnost plout plavidlem z Veselí nad Moravou existujícím plavebním kanálem do Vnorov, kde po proplavení plavební komorou Vnorovy I bude možnost vrátit se řekou Moravou do Veselí nad Moravou, a prostřednictvím nového plavebního zařízení (zdvihadla) zpět na kanálový úsek, resp. do přístavu Veselí nad Moravou. Nadále pak zůstane zachována možnost pokračovat prostřednictvím plavební komory Vnorovy II směrem do města Strážnice či přístavu v Petrově.

Tento projekt zahrnuje i pro Českou republiku unikátní zdvihadlo, které má propojit Baťův kanál a řeku Moravu. Komplex opatření a novinek ve Veselí a jeho okolí počítá s investicí mezi čtyřmi sty až pěti sty miliony korun.

V příštím roce plánuje ŘVC zahájit rozšíření přístavu, což je technologicky i projekčně jednodušší. Následovat potom bude příprava lodního zdvihadla, které, jako unikátní zařízení, v současnosti v Česku ještě není k vidění.

Podpis smlouvy mezi Ředitelstvím vodních cest ČR (ředitel Lubomír Fojtů) a firmou AQUATIS a.s. (gen. ředitel Pavel Kutálek) na zpracování kompletní projektové dokumentace a projekční přípravy plavebního okruhu Veselí nad Moravou – Vnorovy. Akce se účastnili také ministr dopravy Martin Kupka, tehdejší ministr zemědělství Zdeněk Nekula, a oba hejtmani sousedících krajů Jan Grolich (Jihomoravský kraj) s Radimem Holišem (Zlínský kraj). Kromě nich se v přístavu objevili například scénárista a režisér Břetislav Rychlík či dvojnásobný kandidát na prezidenta Marek Hilšer

Vizualizace lodního zdvihadla Veselí nad Moravou *Zdroj ŘVC: zpracováno Atelier Patrik Kotas*

Město i kraj nadále podporují splavnění Labe až do Pardubic

V rámci společného jednání Rady Pardubického kraje s Radou města Pardubice byla dne 16. února 2023 debatována také problematika kanálu Dunaj-Odra-Labe. I přesto, že usnesením vlády byl tento projekt zastaven, shodují se obě samosprávy na důležitosti pokračování příprav na splavnění Labe až do Pardubic.

Podle primátora statutárního města Pardubic Jana Nadrchala hraje splavnění Labe pro Pardubice jednu z klíčových rolí. *„Chceme pokračovat v dlouhodobých aktivitách vědoucích ke splavnění Labe minimálně pro rekreační plavbu. Město tento záměr dlouhou dobu podporuje, považujeme ho za klíčové strategické rozhodnutí, které napomůže rozvoji Pardubic nejen z pohledu cestovního ruchu, ale také průmyslu,“* podotkl primátor Pardubic Jan Nadrchal.

„Labe do Pardubic a kanál Dunaj-Odra-Labe jsou dvě vedle sebe stojící záležitosti. Zatímco kanál D-O-L jsme dlouhodobě vnímali jako nerealizovatelný z hlediska ekonomické náročnosti a omezování rozvoje měst a obcí na trase nutností držet pro tento kanál takzvanou územní rezervu, tak v případě splavnění Labe do Pardubic jsme dlouhodobě v souladu, že tento projekt má smysl,“ uvedl hejtman Martin Netolický. Na jeho popud se vedení kraje i města shodla na společném usnesení v této věci. *„Samosprávy Pardubického kraje a Statutárního města Pardubic se shodují na důležitosti pokračování příprav splavnění Labe do Pardubic až po soutok s řekou Chrudimkou včetně veškeré navazující infrastruktury, a to bez ohledu na aktuální zastavení příprav projektu Dunaj-Odra-Labe,“* načetl hejtman Martin Netolický připravené usnesení.

Zdroj: Magistrát města Pardubice

SLOVENSKÝ PLAVEBNÝ KONGRES PIANC

ČPVS
ČESKÉ PLAVEBNÍ A VODOCESTNÉ SDRUŽENÍ

Slovenský plavebný kongres a České plavební a vodocestné sdružení si Vás dovolují pozvat na celostátní konferenci s mezinárodní účastí

PLAVEBNÉ DNI 2023

která se uskuteční v dnech 19. - 21. září 2023 v Hoteli Kormorán Šamorín.

TEMATICKÉ OKRUHY:

1. Příprava, realizace a provoz vnitrozemských vodních cest a přístavů s důrazem na bilaterální a multilaterální spolupráci ve středoevropském prostoru,
2. aktuální témata, výzvy a úzká místa v oblasti rozvoje vnitrozemské plavby,
3. rekreační a sportovní plavba jako součást regionálního rozvoje.

Součástí konference je i plavba po Dunaji v úseku Šamorín - – stupeň Gabčíkovo spojená s exkurzí vodního stupně Gabčíkovo.

Kontakt na organizátora:
Předseda SPK Ing. Vladimir Novák
e-mail: vladimir.novak@enviro.gov.sk tel: +421 903 787 314

Příští zastávka: České Budějovice

Ukončete výstup a nástup, dveře se zavírají. Veřejná doprava v Českých Budějovicích má jednu zvláštnost, součástí jsou linky 61 a 62. Splouvají řeky Vltavu a Malši. Ze Slepého ramene vás letos dovezou k fotbalovému stadionu Dynama nebo do zahrady pivovaru Samson.

Autem, na kole, pěšky, nově ale také lodní dopravou. Dvě netradiční linky mají čísla 61 a 62, navazují tak na číselný systém městské hromadné dopravy. Nabízejí příležitost, jak se pohodlně dopravit na Linecké předměstí, přibližují Luční i Malý jez. A ve špičce směle konkurují automobilům.

Podjedete mosty, objevujete úplně novou perspektivu. Na trase je vždy několik zastávek – minulý rok jsme ve spolupráci s SK Dynamem nabízeli prohlídky fotbalového stadionu, v tuto chvíli vedeme rozhovory s Koh-i-noorem, aby u řeky vzniklo návštěvnické centrum, kde se lidé seznámí s fenomenální historií světového podniku," říká autor projektu budějovické lodní dopravy Jiří Borovka. Je na co se koukat – na cestě upoutají středověké hradby, historické mosty i „Budějovický Amsterodam" – Zátkovo nábřeží. Od letošního roku je z vody přístupný park Dukelská, nová zastávka bude zahrnovat také Háječek, kde začala fungovat kavárna v obnoveném altánu. Projekt cílí na místní i turisty, kteří mají možnost spatřit ta nejkrásnější místa v širším centru Budějovic, zažít město jinak.

Velký zájem je také o prohlídky pivovaru Samson, z něhož stále ještě nezmizel duch hrabalovských Postřižin, druhým rokem sem láká pivovarská zahrada. „Chceme vrátit Samsonu punc tradičního a poctivého piva, znovu tak budujeme značku, na kterou mohou být Budějčáci hrdí," doplňuje Borovka.

Řeky jsou podle něho budějovickým mořem – v posledních letech se je daří zpřístupňovat lidem. Při slunných dnech se zaplňuje náplavka u kavárny Lanna, oblíbená je kavárna VLNNA na Slepém rameni – a právě tam se nachází centrální zastávka, kde je možné na lodě nasednout. Stovky lidí v tuto chvíli pomocí petice požadují, aby se systém stal součástí MHD a bylo možné uplatňovat i běžnou jízdenku. Jednosměrná jízdenka dnes vychází na 50 Kč. Více na: **www.plavby-budejovice.cz**

Autor projektu Jiří Borovka u lodi Svatá Rozálie, která pluje po Vltavě a Malši v Českých Budějovicích

NÁRODNÍ TECHNICKÉ MUZEUM
Výstava Národního technického muzea
Exhibition of the National Technical Museum
Dveře budoucnosti dokořán
České inovace, které zazářily na světové výstavě EXPO 2020 v Dubaji
28/6/23–31/3/2024
Unlocking the Door into the Future
Unveiling Czech innovations that shone at EXPO 2020 Dubai
Partner výstavy
NÁRODNÍ ZEMĚDĚLSKÉ MUZEUM
Ve spolupráci
MINISTERSTVO KULTURY
Generální partner
ŠKODA
Hlavní mediální partner
Česká televize
Mediální partner
Český rozhlas

VÁLKA NA UKRAJINĚ
Největší “přehradní” zkáza od 2. světové války

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

V brzkých ranních hodinách 6. června 2023 se naplnily nejhorší obavy o osud poslední z kaskády přehrad na Dněpru Nova Kachovka. Od noci se začaly objevovat zprávy o protržení této největší ukrajinské přehrady. První záběry z dronů potvrdily dílo zkázy. První ranní záběry z dronů potvrdily dílo zkázy. Mohutné proudy vody podemílaly základy výpustních uzávěrů i mohutných betonových bloků vodní elektrárny a braly s sebou další a další části vodního díla. Osud přehrady byl zpečetěn.

Voda na dolním Dněpru v okolí přístavního města Cherson začala rychle stoupat a během dvou dnů dosáhla až na téměř 6 metrů. Během následujících dní bylo zaplaveno minimálně pět měst a 80 vesnic. Celkově povodeň zasáhla 14 tisíc domů a přes 700 tisíc obyvatel, většinou na okupovaném levém břehu. Ze zničení přehrady se vzájemně obviňují ukrajinská i ruská armáda.

Voda zaplavila nejen domy, pole a lesy, ale také několik linií ruské obrany, což dává ukrajinským silám jedinečnou příležitost podniknout na druhém břehu výsadek a podpořit probíhající protiofenzivu v sousední Záporožské oblasti směrem k Azovskému moři.

Rozsahem destrukce i záplavou se Nova Kachovka stala největší „přehradní“ katastrofu od druhé světové války. Celkově byla situace „nestandardní“ probíhajícím válečným konfliktem, který ztěžoval evakuaci civilistů v Ukrajinou kontrolovaných oblastech a zcela znemožnil evakuaci na okupovaném východním břehu. Počet obětí se zatím počítá na 100, ale celková čísla mohou být daleko vyšší.

Celkový pohled na hlavní objekty přehrady Nova Kachovka krátce po jejím protržení

Dněpr bez vody, Kyjev i Bělorusko bez lodního spojení

Výkony vnitrozemské vodní dopravy na Dněpru dosahovaly v roce 2020 okolo 15 milionů tun. Nejvíce přepraveného zboží představovaly zemědělské produkty, rudy a železné výrobky nebo stavební materiály.

Zničení přehrady a tím i vodní cesty na Dněpru je další ránou pro export ukrajinských zemědělských produktů, protože právě Cherson spolu s přístavem Mykolajiv mohl doplnit tři stávající černomořské přístavy v rámci tzv. obilné dohody.

Překvapivě je zničení mezinárodní vodní cesty také velkou ranou pro Bělorusko, pro které byl Dněpr jedinou exportní trasou pro vodní dopravu. Před ruskou invazí mělo Bělorusko se svými říčními přístavy velké plány související s čínskými investicemi do nových průmyslových zón, a dokonce se začalo reálně hovořit o obnovení vodní cesty Dněpr-Bug-Visla, která byla zničena na konci 2. světové války. Všechny tyto plány vzaly s válkou na Ukrajině za své.

I když se Dněpr uklidní a bude alespoň částečně splavný pro menší lodě ve svém původním korytě, nebude možná, alespoň v nejbližší době, plavba například z Kyjeva do Chersonu. Plavební komory na záporožské přehradě byly postaven již s ohledem na zvýšenou hladinu přehrady Nova Kachovka a tak poslední lodě z klesající přehradní hladiny rychle spěchaly, aby to ještě do komor v Záporoží stihly, než se jejich dolní rejda ocitne na suchu.

Zaplavený Cherson a jeho říční a námořní přístavy a loděnice

Jih Ukrajiny se promění v poušť

Zkáza přehrady tak neznamená zkázu jen pro oblasti pod ní, které zasáhly mohutné povodně a regiony nad přehradou, které se náhle ocitly bez vody pro průmysl, zemědělství i pitné vody pro miliony obyvatel, ale je katastrofou také pro přírodu. Několik národních parků a rozsáhlé oblasti lesů podél Dněpru se ocitly v novém prostředí zcela bez vody.

Jeden ze zavlažovacích kanálů v Chersonské oblasti, přes který se přehnala fronta

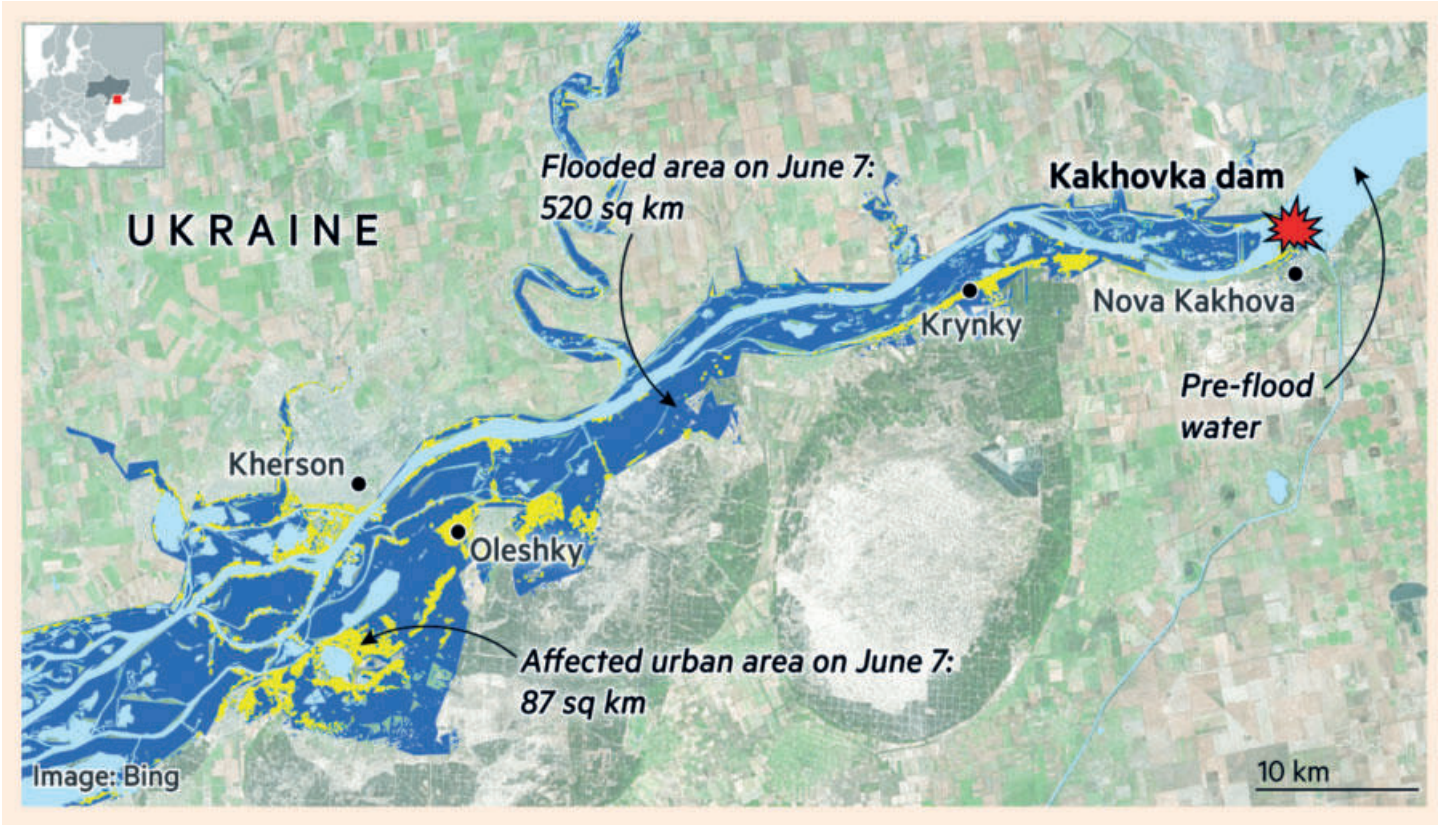
Přehrada byla kritickým zdrojem vody pro miliony lidí i zemědělské závlahy. Podle ukrajinského ministerstva zemědělství zasáhl kolaps přehrady 94 % zavlažovacích systémů v Chersonské, 74 % v Záporožské a 30 % v Dněpropetrovské oblasti. Zásobování vodu na Krym je přerušené zcela. Ministerstvo dodalo, že zkáza přehrady povede k tomu, že se pole a lesy na jihu Ukrajiny promění v poušť.

Kdy bude Dněpr opět fungovat jako vodní cesta je těžké odhadnout. Fyzicky tomu brání především protržená přehrada, kterou bude nutné z velké části postavit znovu (podle ukrajinských úřadů v ceně přesahující 22 miliard korun), navíc východní břeh je stále v držení ruské armády. Pro Dněpr a rozsáhlá území jižní Ukrajiny a Krymu může tato katastrofa trvat klidně celou dekádu, nebo i déle.

Přehrada Nova Kachovka v číslech

Rozloha	2155 km²
Délka nádrže	230 km
Šířka nádrže	25 km
Objem	18,2 km³
Výška hráze	30 m
Šířka hráze	3273 m
Doba stavby	1950–1956
Max. hloubka	36 m

Hráz protržené přehrady Nova Kachovka po opadnutí vody *Zdroj: MAXAR*



Mapa znázorňující zasaženou oblast povodní po protržení přehrady Nova Kachovka. Modře zaplavené oblasti, žlutě obydlené zóny

Činnost Českého plavebního a vodocestného sdružení v roce 2022

Doc. Ing. Pavel Jurášek, CSc.

Výroční 29. volební valná hromada Českého plavebního a vodocestného sdružení, z.s. (dál jen „ČPVS“) se konala dne 1. června 2023 v zařízení státního podniku Povodí Vltavy pod vedením předsedy ČPVS doc. Dr. Ing. Pavla Fošumpaura. Jako hosté se valné hromady zúčastnili mj. předseda sesterské organizace Slovenský plavební kongres Ing. Vladimír Novák, Ing. Radek Lanč, náměstek ministra zemědělství ČR, Ing. Vojtěch Dabrowski, vedoucí oddělení vnitrozemské vodní dopravy Ministerstva dopravy ČR, RNDr Petr Kubala generální ředitel státního podniku Povodí Vltavy, Mgr. Klára Němcová, ředitelka Státní plavební správy, Ing. Miloslav Černý, 1. vicepresident Svazu dopravy ČR, a Lukáš Hradský, předseda sekce vodní dopravy Svazu dopravy ČR.

V úvodu zasedání bylo uctěno náhlé úmrtí dlouholetého člena sdružení i jeho výboru pana Ing. Jindřicha Zídka minutou ticha.

Hodnotící období od minulé valné hromady, která se uskutečnila 13.10.2022 je poněkud kratší než období předcházející, což se projevilo i v činnosti ČPVS.

V úvodu je třeba konstatovat, že i přes veliké úsilí sdružení se doposud nepodařilo ratifikovat v České republice **Dohodu mezi vládou České republiky a vládou Spolkové republiky Německo o údržbě a rozvoji mezinárodní vnitrozemské labské vodní cesty.** Dohodu podepsali v Praze a Berlíně za vládu České republiky ministr dopravy Karel Havlíček a za vládu Spolkové republiky Německo ministr dopravy a digitální infrastruktury Andreas Scheuer dne 20. 7. 2021 s tím, že česká strana její platnost podmínila parlamentní ratifikací a podpisem presidenta. Tato skutečnost se na české straně pozastavila. Senát se smlouvou vyslovil souhlas a poslanecká sněmovna schvalovací proces doposud neukončila. Na německé straně platnost dohody není podmíněna ratifikačním procesem. Platnost dohody podle jejího článku 8 je však podmíněna ukončením ratifikačního procesu na české straně. Podle našich informací tato skutečnost však nebrání oboustrannému pokračováním konstruktivních jednání o labské vodní cestě.

Další skutečností, do které se zejména v poslední době aktivně zapojilo ČPVS, je problematika **vodního koridoru Dunaj-Odra-Labe.** Vláda České republiky na svém jednání dne 8. února 2023 jednohlasně přijala „Usnesení vlády České republiky č. 105 o aktualizaci Politiky územního rozvoje České republiky z důvodu naléhavého veřejného zájmu za účelem zrušení územní ochrany formou územní rezervy pro celé průplavní spojení Dunaj-Odra-Labe.“ Tímto usnesením zároveň zrušila usnesení vlády č. 368 ze dne 24. května 2010, k návrhu způsobu další územní ochrany koridoru průplavního spojení Dunaj-Odra-Labe a usnesení vlády č. 968 ze dne 5. října 2020, ke studii proveditelnosti vodního koridoru Dunaj-Odra-Labe a **znemožnila tak upravit, resp. zmenšit rozsah územní ochrany** tohoto průplavního spojení. Uvedená skutečnost měla velký mediální ohlas zhruba takto: vláda zrušila Zemanův megalomanský projekt vodního koridoru Dunaj-Odra-Labe.

ČPVS na tuto skutečnost reagovalo osobním dopisem předsedy p. docenta Pavla Fošumpaura ministru dopravy p. Mgr. Martinu Kupkovi. V tomto dopise byla zdůrazněna jednak historie průplavního spojení Dunaj-Odra-Labe, sahající až k římskému císaři a českému králi Karlu IV., a dále současné mezinárodní závazky České republiky na půdě Organizace spojených národů, respektive její Evropské hospodářské komise, v tzv. Modré knize. Modrá kniha totiž představuje mj. soupis norem a parametrů současných a předpokládaných vodních cest v Evropě a ve své části „chybějící spojení“ je u států Rakouska, České republiky, Polska a Slovenska uvedeno spojení Dunaj-Odra-Labe.

V odpovědi pan ministr poděkoval za upozornění na tyto skutečnosti, poukázal na aktuální Programové prohlášení vlády a ujistil, že rozvoj vodní dopravy je jednou z priorit současné vlády. V další komunikaci sdružení s ministrem dopravy jsme pana ministra požádali, aby pomohl ke kladnému vyřešení současného, pro vnitrozemskou vodní dopravu aktuálně nejdůležitějšího problému, výstavby plavebního stupně Děčín na dolním Labi a plavebního stupně Přelouč II na středním Labi.

Do hodnocení činnosti ČPVS patří i aktivní účast jeho členů v **Mezinárodním plavebním sdružení – PIANC**, jehož je ČPVS kolektivním členem. Vládní členství v tomto sdružení zastřešuje Ředitelství vodních cest prostřednictvím pánů Ing. Bimky a Ing. Bukovského. Zde je vhodné si uvědomit, že Mezinárodní plavební sdružení-PIANC je sdružení apolitické a v souvislosti s tím, je třeba respektovat, že i České plavební a vodocestné sdružení, které je kolektivním členem PIANC je i v souladu se svými stanovami sdružení nepolitické.

Hlavními přínosy pro Českou republiku jsou:

- přímý kontakt a účast na celosvětovém dění v oblasti vodní dopravy prostřednictvím vedoucího delegáta ČR,
- využívání výsledků pracovních skupin týkajících se sdílení nejlepších praktik či technologií v globálním měřítku vnitrozemské vodní dopravy zdarma (reporty jsou jinak velmi drahé), konkrétně je využívají zejména podniky Povodí Vltavy a Povodí Labe, Státní plavební správa, Ředitelství vodních cest, ČVUT, ČPVS a další,
- účast na práci pracovních skupin, kontakt s předními světovými odborníky, udržování kroku s nejnovějšími technologiemi.

Konkrétním významným přínosem účasti členů Českého plavebního a vodocestného sdružení v práci PIANC bylo využití principů vzešlých z průvodce vypracovaného příslušnou skupinou PIANC v rámci vybudovaného komplexu 3 dálkově ovládaných pohyblivých mostů na plavebním kanále Vraňany–Hořín na Vltavě, zejména v oblasti doporučení k bezpečnosti řídících systémů a aplikovaných nástrojů nouzových operací.

Dále je třeba zdůraznit potřebnost propojení harmonizačních aktivit v oblasti RIS i Smart shipping s nadcházejícím dalším komplexním projektem PIANC (RIS COMEX2), kde hraje Česká republika významnou roli v plánování aktivit projektu. Integrace jednotlivých koncepčních činností je nezbytná pro správné nastavení jednotlivých realizovaných technologií jak v měřítku České republiky, tak i s ohledem evropské a globální standardizace. Tato standardizace vede k využívání nejlepších možných řešení i poskytování služeb na srovnatelné úrovni na jednotném dopravním trhu Evropské unie.

V rámci ČPVS pracují tři **odborné skupiny.**

Odborná skupina **Baťův kanál** vedená Vojtěchem Bártekem, která je nejaktivnější odbornou skupinou ČPVS, svou činnost

zaměřila hlavně na:

- rozvoj infrastruktury v oblasti rekreační plavby na Baťově kanále, kde se jedná o cca 11 investičních akcí, zahrnující zejména přístavy a přístaviště, rekonstrukce břehového opevnění a rozšíření Baťova kanálu,
- podpis partnerství s litevskou Regionální rozvojovou agenturou Kaunas,
- výročí 20 let od založení Baťova kanálu, o.p.s. a vydání vzpomínkové brožury,
- projekt Aplikace nezná hranice – Baťův kanál bezpečně, bez stresu a ohleduplně k přírodě; hlavní přeshraniční partner je město Skalica,
- analýzu dopadu rozšíření provozu plavebních komor na vodní cestě Batů kanál, zahrnující studii složenou z pěti hodnotících částí,
- spolupráci s médií zaměřenou zejména na propagaci turistických možností na Baťově kanálu.

Odborná skupina **Rekreační a sportovní plavba na Ostravsku**, vedená Danielem Adámkem, soustředila i v uplynulém roce svou činnost na podporu rozvoje ostravského regionu v oblasti vodních sportů. Tradičně podporuje aktivity vodáckého spolku Posejdon, který je stále nejaktivnější vodáckou organizací na Ostravsku. V letních měsících organizovala společně se skupinou vodáků z celé republiky splavnění vodních toků Ostravice a Odry na Ostravsku. Tato cesta bohužel ukázala nedostatky v turistické infrastruktuře bez přístavišť a vodáckých restaurací na našem území. První skutečné kotviště je až na polském území.

Na konci září se členové skupiny aktivně zúčastnili setkání podnikatelů z české, polské a slovenské republiky, které ukázalo připravenost Polska a částečnou malou připravenost České republiky v budování vodní a železniční infrastruktury na Ostravsku.

Odborná skupina **Moravské vodní cesty**, vedená Tomášem Kolaříkem, se v průběhu roku 2022 jako celek, s ohledem na neplánované pracovní cesty jejího vedoucího na Ukrajinu v souvislosti s ruskou blokádou tamních přístavů, prakticky nesešla. Vedoucí odborné skupiny inicioval vznik Memoranda o spolupráci mezi ministerstvy infrastruktury Polské republiky a dopravy České republiky na rozvoji dopravní infrastruktury spojující polské námořní přístav a Česko republiku, které bylo uzavřeno v červnu 2022 mezi příslušnými ministry.

Na konci září 2022 se vedoucí skupiny zúčastnil již výše uvedeného setkání podnikatelů z České republiky, Polska a Slovenska. Vedení ČPVS si váží činnosti odborných skupin a vyslovilo jejich vedoucím svoje uznání.

Vzhledem ke krátkému období mezi dvěma posledními valnými hromady se výbor sešel pouze dvakrát a to v jarním období roku 2023. Na svém prvním zasedání se soustředil zejména na reakci ČPVS na zrušení územní ochrany průplavního spojení Dunaj-Odra-Labe v plném rozsahu. Na druhém řešil průběh nadcházející volební valné hromady našeho sdružení. Byl projednán program, stanoveny návrhy na osobní zabezpečení jednotlivých úseků valné hromady a na návrh kandidátky výboru a kontrolní komise na další volební období. S ohledem na zastaralost volebního řádu z roku 1998, upřesněného v roce 2003, výbor projednal a schválil nový volební řád s platností od 4. května 2023, podle kterého proběhnou i dnešní volby. Při této příležitosti vystoupil dlouholetý člen výboru pan Ing. Kremsa s tím, že již nehodlá kandidovat. Návrh se z původních 18 zvolených členů výboru snížil na 16, neboť v průběhu volebního období na funkci ve výboru resignoval pan Ing. Jindřich Zídek, který v květnu 2023 náhle zemřel.

Na 29. valné hromadě ČPVS bylo přijato následující usnesení.

Usnesení
29. valné hromady Českého plavebního a vodocestného sdružení, z.s.
konané 1. 6. 2023 v Praze

Valná hromada Českého plavebního a vodocestného sdružení, z.s. (dále jen „ČPVS“) vzala na vědomí

a) zprávu o činnosti výboru ČPVS za uplynulé období v roce 2022,
b) ukončení členství pánů Ing. Lukáše Drahovzala, Tomáše Kuruce, Ing. Lukáše Landy, Ing. Zdeňka Vysokého, Ing. Viktora Hrnčíře, Ing. Marka Špoka na vlastní žádost a Ing. Františka Ptáčka a Ing. Jindřicha Zídka z důvodu jejich úmrtí, a firem Vodní cesty a.s. (letos) a Montážní a výrobní sdružení spol. s r.o. od roku 2024 na vlastní žádost,
c) výsledky voleb členů výboru a kontrolní komise, přičemž do výboru byli zvoleni Daniel Adámek, Jiří Aster, Pavel Cenek, Miloslav Černý, Lubomír Fojtů, Petr Forman, Pavel Fošumpaur, Jiří Friedel, Petra Gruberová, Jan Kareis, Tomáš Kolařík, Pavel Kutálek, Klára Němcová, Pavel Řehák a Michael Trnka, a do kontrolní komise Markéta Komárková, Václav Novák a Petr Plessney.

Valná hromada ČPVS schválila

a) zprávu o hospodaření ČPVS za rok 2022, včetně zprávy kontrolní komise,
b) plán hospodaření na rok 2023 a plán hospodaření na rok 2024,
c) **přijetí nových členů** Ing. Tomáše Svobody a Ing. Jana Vačleny.

Valná hromada ČPVS doporučuje

a) Ministerstvu dopravy České republiky zařadit do svého programu podporu modernizace plavidel (případně výstavby nových) tak, aby mohla přejít na nízkoemisní, případně bezemisní pohony; souběžně s tím podpořit i budování příslušné infrastruktury,
b) Radě hl. m. Prahy iniciovat zpracování Koncepce nákladní dopravy pro Prahu se zohledněním využití vodní nákladní dopravy a rozvojem Citylogistiky.

Valná hromada ČPVS žádá

a) Poslaneckou sněmovnu Parlamentu České republiky, aby svým souhlasem otevřela cestu k ratifikaci Dohody mezi vládou České republiky a vládou Spolkové republiky Německo o údržbě a rozvoji mezinárodní vnitrozemské labské vodní cesty, podepsané příslušnými ministry obou vlád v roce 2021 a doporučené Senátem PČR k ratifikaci velkou většinou v roce 2022,
b) vládu České republiky, aby měla nadále na zřeteli problémy vodní dopravy a nedopustila likvidaci nejekologičtějšího dopravního oboru,
c) vládu České republiky o přehodnocení svého usnesení, kterým ruší územní rezervu pro vodní koridor Dunaj-Odra-Labe; toto rozhodnutí zabraňuje realizaci kdykoliv v budoucnosti, přitom cíle Zelené dohody pro Evropu a celková snaha o dekarbonizaci a snížení energetické náročnosti dopravy, jakož i další evropské dohody a dokumenty, např. EHK/OSN, budou alespoň dílčí realizaci nejspíše vyžadovat; deklarovaného cíle uvolnění pozemků lze dosáhnout až z 50 % promítnutím Studie proveditelnosti do územních plánů,
d) Ministerstvo dopravy o urychlené zpracování nové Koncepce vodní dopravy a Koncepce nákladní dopravy s plnohodnotným začleněním vodní nákladní dopravy,
e) Ministerstvo životního prostředí o konstruktivní jednání ve

věci kompenzačních opatření eliminujících zásah výstavby plavebního stupně Děčín na životní prostředí v rámci Evropsky významných lokalit, stejně jako o pozitivní přístup při přípravě stupně Přelouč II.,

f) Ministerstvo dopravy ČR, v rámci připomínkování v procesu tvorby územně plánovacích dokumentací měst a obcí, o aktivní chránění a případně zlepšování dopravní dostupnosti přístavů silniční a železniční dopravou,

g) Ministerstvo dopravy ČR o zvýšení aktivní spolupráce s Polskou republikou, vedoucí k urychlení přípravy splavnění Odry v úseku Kozle-Ostrava,

h) členskou základnu

i o podporu programu dokončení modernizace labsko-vltavské vodní cesty a zahájení výstavby Plavebního stupně Děčín a Stupně Přelouč II. na labské vodní cestě,

ii o podporu obnovení územní ochrany vodního koridoru Dunaj-Odra-Labe,

iii o aktivní propagaci rozvoje vodních cest a plavby, a o soustavné objasňování jejich významu pro Českou republiku,

iv o aktivní podporu dále uvedených úkolů uložených výboru ČPVS,

v zvýšit propagaci činnosti ČPVS a usilovat o rozšíření členské základny o mladší kolegy.

Valná hromada ukládá výboru ČPVS

a) obnovit konání seminářů se zástupci státu, zákonodárných sborů, krajů a místních samospráv o aktuální situaci ve vodní dopravě,

b) aktivní propagaci rozvoje vodních cest a plavby, a o soustavné objasňování jejich významu pro Českou republiku směrem k široké veřejnosti,

c) pokračovat v úsilí na všech státosprávních a parlamentních úrovních o zlepšení plavebních podmínek na vodních cestách v ČR, prioritně na labské vodní cestě v úseku Pardubice-státní hranice ČR/SRN, dále na vltavské vodní cestě především dokončit zdvihadla na vodních dílech Orlík a Slapy a na moravské vodní cestě v úseku Baťova kanálu,

d) vyvolat jednání na Magistrátu hl. m. Prahy, případně v Radě hl. m. Prahy o potřebě zpracování Koncepce nákladní dopravy pro Prahu se zohledněním využití vodní nákladní dopravy, a o potřebě výstavby plavební komory Staré Město,

e) spolupracovat na přípravě 31. Plavebních dní v roce 2023 na Slovensku,

f) pokračovat ve spolupráci se Sekcí vodní dopravy Svazu dopravy České republiky, Unií komor Labe/Odra a Sdružením pro rozvoj Moravskoslezského kraje,

g) zabývat se na svých jednáních podněty z diskuse na 29. valné hromadě ČPVS,

h) připravit a svolat 30. valnou hromadu ČPVS v 1. pololetí roku 2024,

ch) seznámit se závěry valné hromady příslušné vládní a zastupitelské orgány a nabídnout odbornou spolupráci ČPVS.

Schváleno počtem 50 hlasů, proti 0 hlasů, zdrželo se 0 hlasů.

SOUND TRACK

Mezinárodní festival filmové hudby a multimédií

24—27 | 08 | 2023
Poděbrady

Tros Discotequos
Nejen filmové písně, nejen na přání...

Václav Neckář
Ostře sledovaný princ slaví 80!

Je třeba zabít Sekala
Deseti Českými lvy oceněný film s živou hudbou

Princezna ze mlejna
Filmová pohádka s živým soundtrackem

Honza Ponocný: Alice Nellis In Concert
Circus Ponorka a The Deep Blue Sea Orchestra hrají písně z filmů Alice Nellis

Ondřej Havelka and his Melody Makers
Poklad na stříbrném plátně

Buty
Filmová jízda!

CMMB & Václav Noid Bárta
Filmové hity v podání Cimbálové muziky Milana Broučka

Zea SK | Year of the Dog UK | Andy Cermak | Vzpomínka na Petra Skoumala | November 2nd | Il Boemo

... a další

STAGE POD PODĚBRADSKÝM ZÁMKEM A STAGE ZÁMECKÁ ZAHRADA

LÁZEŇSKÝ PARK A KOLONÁDA | DOPROVODNÝ PROGRAM ZDARMA

www.SNDTRCK.cz

Hlavní partneři:

Poděbrady město | Středočeský kraj

Oficiální vůz:

HYUNDAI | LOUDA auto

Generální mediální partner:

Česká televize

Hlavní mediální partner:

Frekvence 1

Schweppes | milko | Lázně Poděbrady | rituální | Dopravní podnik Hlavního města Prahy | PlayStation | CARGO LOGIX | PRE | Barrandov Studio

VSTUPENKY V SÍTI GoOut.net

Práce na bezpečnostním přelivu VD Orlík pokračují

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

Celkový pohled na vzdušní stranu hráze

Při extrémní povodni v srpnu 2002 dosáhl odtok z nádrže VD Orlík 3 100 m³/s, což představovalo vyšší zatížení, než na jaké byla hráz navržena. V říjnu 2021 proto stavbaři zahájili práce na projektu, díky kterému dokáže Orlík odolat i zcela extrémním povodním a bezpečně převede kulminační průtok až 5 300 m3/s. Zakázku pro investora státní podnik Povodí Vltavy řídí tým Ing. Tomáše Beržinského z divize 6 Metrostavu.

Hlavní stavební objekty

V prostoru pravobřežního zavázání hráze vzniká nový doplňkový bezpečnostní přeliv o třech polích se segmentovými uzávěry, jejichž profil dosáhne plochy 3 x 13,3 x 8,15 m. Na krytou část skluzu od jednotlivých polí v délkách 53 m, 66 m a 72 m naváže otevřený skluz, který bude 235 m dlouhý, 16 m široký a 6 m hluboký. Vytvoří jej železobetonové koryto v podélném sklonu až 40 %.

Předpoklady stavby

Staveniště se nachází v příkrém svahu. Komplikované zde bude zejména provádění masivních železobetonových konstrukcí skluzu v pracovních postupech přesahujících objem 200 m³. S ohledem na vysoké rychlosti proudění vody jsou na kvalitu betonu a rozměrovou přesnost prvků kladeny extrémní požadavky. Stavba probíhá pod zvýšeným dohledem a za provozu VD. Nezbytnou součástí prováděných činností je monitoring stability zemních prací, okolního terénu i tělesa hráze.

Postup prací v roce 2022

Ze tří stavebních objektů – vtokový objekt, krytý a otevřený skluz – začaly nejdřív zemní práce na otevřeném skluzu, a to kombinací těžké strojní techniky a trhacích prací.

Když vloni v srpnu snížil státní podnik Povodí Vltavy hladinu v nádrži na kótu 339 m n. m., mohly po průzkumných geologických vrtech na horní vodě zahájit stavbaři v září práce na vtokovém objektu.

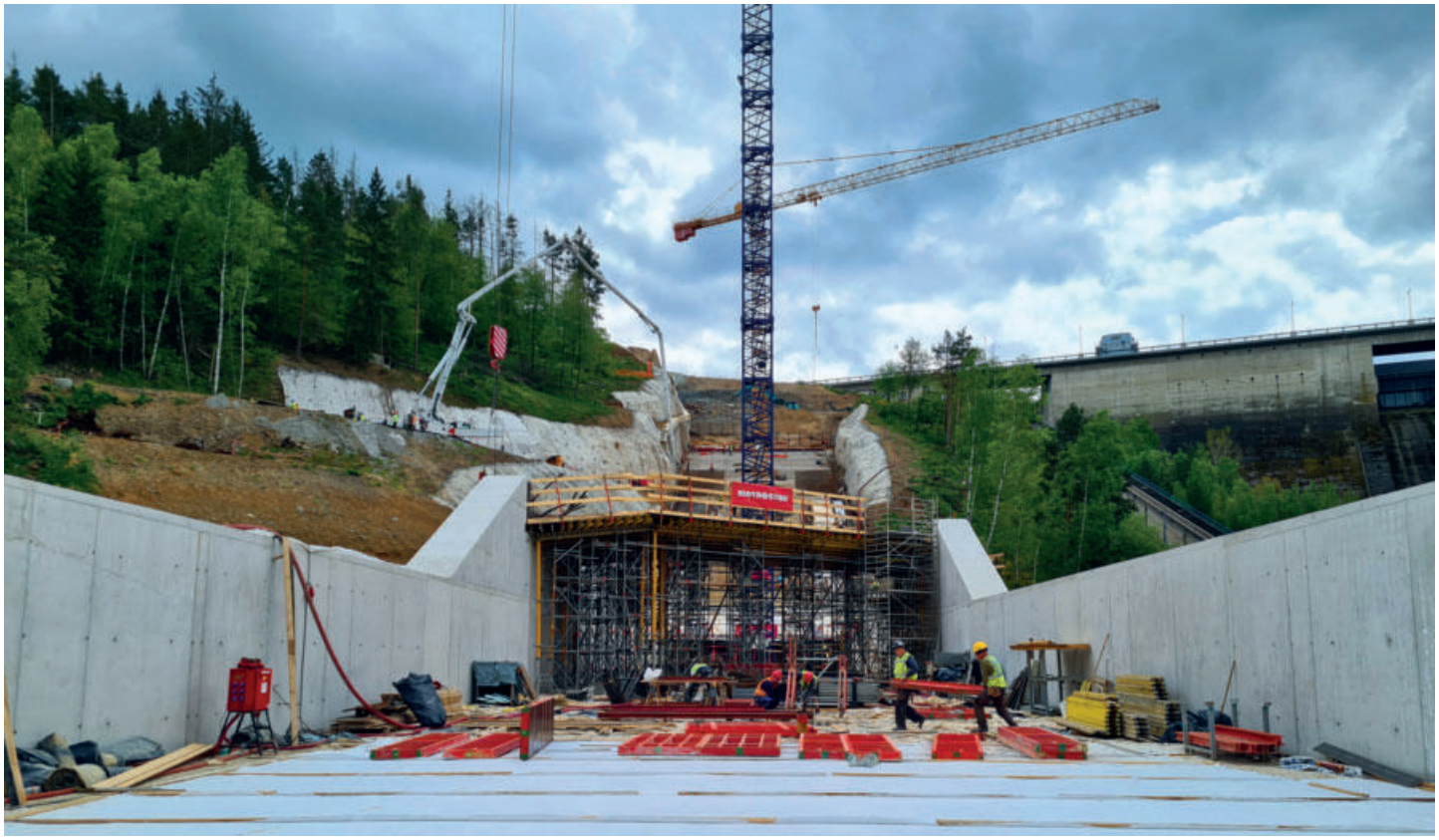
Začátkem listopadu 2022 provedli betonáři zkušební betonáž v budoucích základech dolní části skluzu. Ověřili při ní vhodnost specifické a pro tento projekt speciálně vyvinuté betonové směsi a také technologický postup betonáže dna skluzu ve sklonu 40 % – za použití na míru zkonstruovaného finišeru.

Postup prací v roce 2023

V polovině února 2023 ukončili stavbaři s více než měsíčním předstihem stavební jímku v prostoru nádrže. Během následných zemních prací pro vtokový objekt ale hned v březnu zjistili v její části nepříznivé geologické poměry a nesoudržný materiál museli odtěžit do větší hloubky, než předpokládali. Doplnili proto i zabezpečení stavební jámy.

Problémy s geologickými diskontinuitami v podloží ve stavební jímce na horní vodě pokračovaly. Objevily se zvýšené průsaky jejím dnem, po kterých musela být jímka řízeně zaplavena. Po vyhodnocení možného rozsahu poruchy a po sanaci jímky stavbaři přistoupili k betonáži vrtaných pilot pro hlubinné založení vtokového objektu.

Nečekané zdržení v horní vodě nemělo žádný dopad na dílo



Podstojkovaný spodní most na otevřeném skluzu

u otevřené a kryté části skluzu. Části zemních prací – konkrétně rozpojení skalních hornin – se při nich ujal tým Ing. Miroslava Vlka z Metrostavu TBR.

Pro masivní konstrukce skluzů, které musí být dostatečně hluboko založeny v pevných skalních horninách, je nutné vybudovat zářez o rozměrech 30 × 10 × 600 m. „*Trhací práce jsou tu specifické tím, že je provádíme ve svazích se sklonem přes 40 % a v blízkosti těsnicí clony přehrady a elektrárny, což vyžaduje členění do menších záběrů. Do května jsme jich provedli přes 80*“ říká Ing. Vlk.

Kromě sklonu svahů omezují trhací práce i limity kmitání podloží, jež ihned po odpalu kontrolují snímače na konstrukci hráze. Maximální hodnota kmitu je stanovena na 5 mm, dosavadní účinky trhacích prací se však pohybují asi na polovině.

Spolu s trhacími pracemi a odtěžováním rozpojené horniny pokračuje zajišťování skalních stěn pilotami, kotvami a převázkami.

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

Pohled na celý stavební objekt 03 před zahájením prací na mostě

Odešel Ing. Jindřich Zídek

Jindřich Zídek se narodil 27. ledna 1948 v Lovosicích a opustil nás náhle 13. května 2023 ve věku 75 let. Narodil se přímo na plavebních komorách v Lovosicích, kde jeho tatínek pracoval jako jezný. Tím již byl zpečetěn jeho osud – navždy spojený s řekou Labe. Později se s celou rodinou přestěhoval do Roudnice nad Labem, kde strávil celý svůj život. Vyrůstal u řeky Labe, kterou si zamiloval, řeka ho provázela celým jeho životem.

Po studiu na gymnáziu v Roudnici nad Labem, vystudoval v roce 1971 obor vodní stavby na stavební fakultě Českého vysokého učení technického v Praze. Po studiu nastoupil v září 1971 do podniku Povodí Vltavy, závodu Dolní Labe (od r. 1979 Povodí Labe), jako asistent stavebně montážní činnosti. Od roku 1973 zastával pracovní pozici technickoprovozního náměstka závodu Dolní Labe, od r. 1976 vedoucího výroby a techniky závodu Dolní Labe, od r. 1980 vedoucího střediska Dolní Labe. V r. 1991 byl Jindřich Zídek jmenován ředitelem závodu Dolní Labe. Ve správě měl úsek řeky Labe od soutoku s Vltavou až po státní hranice s Německem. Dne 1.10. 2015 odešel na zasloužený odpočinek.

Jeho hlavní vodohospodářský obor byl provoz a správa vodního toku a vodních děl řeky Labe. Nedílnou součástí jeho profesní kariéry byl velký zájem o propojení veřejného života s řekou, budování cyklostezek podél řeky Labe, protipovodňových opatření, energetického využívání řeky, rozvoj a výstavba rybích přechodů. Jedním z jeho velkých profesních cílů bylo zajištění plnosplavnosti toku pod zdymadlem Střekov, stavbou nových vodních děl v Děčíně a v Malém Březně. Výrazně podporoval rozvíjející se rekreační plavbu a rozvoj přístavní infrastruktury.

V roce 2002 se stal spoluzakladatelem učebního vodohospodářského oboru na Univerzitě J. E. Purkyně v Ústí nad Labem, kde sám vyučoval několik odborných předmětů. Publikoval mnoho odborných článků, účastnil se mezinárodních konferencí, zpracovával studie a analýzy. Byl aktivním členem mnoha odborných vodohospodářských spolků.

Ve svém profesním životě se obklopoval pracovitými a spolehlivými lidmi, a velmi si toho vážil. Velké šance dával mladým, nově nastupujícím generacím. Bylo pro něj velmi důležité, aby předával své zkušenosti, byl obětavý, a vždy si našel čas pro všechny své spolupracovníky. Byl spravedlivý, přátelský, ale i přísný. Nejen na nás, ale i na sebe. Mohli jsme se na něj vždy spolehnout, to se zvláště potvrdilo v době extrémních povodní 2002 a 2013. Aktivně nás motivoval pro účast na odborných konferencích, seminářích, při organizování a provádění odborných exkurzí. Pod jeho odborným vedením jsme zpracovávali odborné články, prováděli odborné přednášky. Seznamovali jsme tak nejen odbornou, ale i laickou veřejnost s prací vodohospodářů. S místní samosprávou organizoval odborné plavby po Labi, kterých jsme se díky němu také účastnili.

Měli jsme obrovské štěstí, že jsme ho na své profesní cestě potkali. Byl naším velkým vzorem, dokázal v nás „vyburcovat“ neutuchající píli a neskutečnou oddanost k práci. Významně se vepsal do našich srdcí, nejen jako odborník – učitel, ale také jako přítel.

Jindřichu, děkujeme Ti, nikdy na Tebe nezapomeneme.

Ing. Pavla Hajdinová
Ing. Petr Plessney

Téměř v 90 letech odešel mimořádný člověk - - vodohospodář Ing. Milan K. Jermář, DrSc.

Pravidelně píši svým přátelům, svým učitelům i odborným vzorům tam nahoru svoje vzpomínky na vzájemnou spolupráci. Tentokrát udělám výjimku a v následujících řádkách použiji slova samotného Ing. Milana Jermáře, které nám on osobně o sobě a své práci poskytl k uveřejnění do našeho časopisu č. 4/2008 pod názvem „Padesát let při výstavbě vodních cest v Československu a České republice“ a následně po deseti letech vyšel v č. 3/2018 jím zpracovaný článek s názvem „85 let Ing. Milana K. Jermáře, DrSc.“

Tento jeho životopis jsem pouze zkrátil, jinak nechal bez další úpravy. Aby naši čtenáři se alespoň ve velmi zkrácené podobě dozvěděli o posledních pěti letech života Ing. Milana Jermáře. Následně jsem požádal jednoho z jeho tří synů, Zdeňka Jermáře, který se velmi zasloužil, že jsme s mou ženou Hanou byli na posledním rozloučení s Ing. Milanem K. Jermářem v malé obřadní síni krematoria v Praze – Strašnicích, o pár závěrečných slov.

Ing. Josef Podzimek

"Máš-li na výběr ze dvou cest,
vyber tu těžší ..."

S bolestí v srdci oznamujeme všem příbuzným a známým,
že nás opustil náš milovaný a drahý

pan

Dr. Ing. Milan K. Jermář DrSc.

Odešel náhle v pondělí 17. dubna 2023
v požehnaném věku nedožitých 90 let.

S naším drahým zesnulým se naposledy rozloučíme
v pátek 28. dubna 2023 v 11.20 hodin
v Malé obřadní síni krematoria v Praze - Strašnicích.

S láskou a úctou vzpomíná

Zarmoucená rodina

Za projevy soustrasti předem děkujeme.

85 let Ing. Milana K. Jermáře, DrSc.

Narozen 15. října 1933, maturoval s vyznamenáním na gymnasiu v Rokycanech, avšak nebyl připuštěn k vysokoškolskému studiu z politických důvodů. Absolvoval fakultu inženýrského stavitelství s ročním zpožděním jako asistent katedry vodních staveb a v roce 1956 nastoupil jako projektant Hydroprojektu Praha. Podílel se na projektech vodních děl Orlík a Kamýk nad Vltavou. Při rekonstrukci závlah a odvodnění na Třeboňsku (5000 ha) navrhl, podle americké literatury, a patentoval nafukovací vakový jez.

Při dvou studiích vodního díla Modřany na Vltavě v Praze navrhl sklopné jezy. Obslužnou lávku nahradil podzemní komunikační chodbou ve spodní stavbě. Ke zlepšení statiky dutých klapek přispěl později Ing. Podzimek přemístěním tlakových válců do jezových polí. Jezy se tak zbavily vysokých pilířů, které rušily estetiku krajiny i průchod povodní.

Svou odbornost koncentroval na labsko-vltavskou vodní cestu a její rekonstrukci. Přestože nebyl komunista, stal se v roce 1966 specialistou investičního oboru Ministerstva lesního a vodního hospodářství pro vodní cesty, úpravy toků a malé elektrárny ČSR.

Vzhledem k neochotě českých dodavatelů realizovat celou řadu úsporných řešení navržených Ing. Jermářem, oslovil tento odborník polské exportní firmy CEKOP, později Budimex Varšava, a prostřednictvím jejich Ing. Swiergela stavební firmu SPELWAR ze Gdyně a loděnice z Plocka. Se Státní plánovací komisí projednal hrazení rekonstrukce z polského státního dluhu. Polští dodavatelé inovativní koncepci akceptovali, snížili dobu výstavby na polovinu a celou síť úsporných jezů realizovali.

Tehdejší způsoby úprav toků – zejména betonová koryta bez vegetace, které stavební podniky využívaly soustavně, považoval Ing. Jermář za nákladné a z hlediska krajiny nevhodné. Úpravy potoků, prováděné lesním hospodářstvím byly úspornější a citlivější. Spolu s lesnickým kolegou Ing. Čížkem prosadili program Spolupráce vodního a lesního hospodářství při řešení vodohospodářských problémů. Brožurou **Návrat k vegetačním úpravám** z roku 1968 a součinností s šéfredaktorem Ochrany přírody Dr. Čeřovským, se přes počáteční výsměch stavebních firem podařilo postupně vegetační úpravy prosadit. Uplatnily se zejména při úpravách řek Moravy Lanžhot-Hodonín, Dyje Břeclav-Nové Mlýny i jejich soutoku (70 km úprav, dva jezy – původně s plavebními komorami) i při úpravách Nitry, Váhu, Hronu. V současnosti se staly nezbytnými v celé ČR. Avšak současné přemrštěné požadavky nedostatečně informovaných ochranářů se mnohdy ocitají v rozporu s budoucími zájmy lidské společnosti, zejména při dokončování vodních cest.

Aktuálnost a výhody víceúčelového vodního koridoru Dunaj-Odra-Labe pro Českou republiku a Evropu, Německo i svobodné a hanzovní město Hamburk, si Ing. Jermář uvědomoval, zejména ve srovnání s tehdy zahájenou výstavbou německého průplavu Rýn-Mohan-Dunaj, směřujícího do holandského Rotterdamu. Spolu s kolegou Ing. Matějkou usiloval o postupnou dostavbu D-O-L. Politicky odvážný ředitel tehdejší Československé plavby labsko-oderské, Ing. Oprchalski a Ing. Swiergel, reprezentant polských firem, zjistili, že svobodné a hanzovní město Hamburk je v období pražského jara schopno pro posílení své konkurenceschopnosti vzhledem k Rotterdamu, finančně podporovat výstavbu stupňů koridoru Odra-Dunaj. Komunistická ČSSR však tehdy nepřipouštěla obchodní styky se Spolkovou republikou Německo. Ministr Smrkovský i jeho náměstci Ing. Boháč, Ing. Hanus, šéf investic Ing. Dvořák, ředitel VRV Ing. Schwarzer i ředitelé povodí Vltavy, Labe, Odry a Moravy však tento zákaz nerespektovali.

Ministr Smrkovský pověřil Ing. Jermáře jednáním o německé podpoře v Hamburku. Ten tam po dvoudenním jednání, za účasti zástupce ČSPLO, získal od představitele svobodného a hanzovního města Hamburk Harma Westendorfa příslib dotace 25 milionů marek na dostavbu vodního koridoru Dunaj-Odra-Labe. Měly tehdy hodnotu cca. 600 milionů Kč. Za takový obnos byla tehdy polská firma SPELWAR schopna postavit i deset stupňů na Moravě. Srpnová okupace 1968 však zabránila uzavření smlouvy se svobodným a hanzovním městem Hamburk. Nový ministr Ing. Julius Hanus, ji nemohl podepsat. Doporučil Ing. Jermářovi odjet z republiky a ten využil svou účast v mezinárodní soutěži o funkci vodohospodářského poradce Spojených národů – UN Development Programme v Iránu. Pobyl tam čtyři roky, ještě za režimu šácha Rézy Páhlavího. Představitel polských firem Ing. Swiergel byl donucen k resignaci a odjet do Maroka, kde záhy zemřel za nejasných okolností. Ředitel plavby Ing. Oprchalski rovněž zemřel násilnou smrtí, přejet nákladním autem na dvoře svého podniku.

Ing. Jermář s rodinou rozmlouvá s íránským šáchem Rezou Pahlaví při příležitosti návštěvy čs. prezidenta Ludvíka Svobody v Teheránu

V Íránu pracoval Ing. Jermář zprvu na íránské státní plánovací komisi, poté na íránském ministerstvu vody a energie i v projekci, ve funkci technickoekonomického poradce – Economic Surveyor. Vypracoval desítky vodohospodářských posudků, zpráv a návrhů, školil spolupracující personál. Zahraniční konzultanti ve snaze o maximální zisk při výstavbě nedodržovali požadavky úspornosti, víceúčelovosti a návaznosti staveb.

Díky spolupráci s íránskými řediteli – Ing. Mohajerani, Razaghi, Gholizadeh atd. se tehdy podařilo dosáhnout v Íránu plánování výstavby 100 000 ha závlah ročně. Inicioval též přípravu účelově koordinovaného využívání všech ostatních přírodních zdrojů Íránu: Z iniciativy nového čs. velvyslance Straky rozhodly české úřady jeho pobyt v Íránu ukončit koncem roku 1974.

Představitelé pákistánského investora WAPDA a ing. Jermář kontrolují ve výzkumném ústavě model projektované hydroelektrárny C-J Link na stejnojmenném kanálu, převádějícím závlahovou vodu do Indie

Po návratu do Prahy se stal zástupcem vedoucího oddělení vodohospodářské vědy a techniky MLVH, do jehož aktivit spadala i kontrola Výzkumného ústavu vodohospodářského, Českého hydrologického ústavu a vodohospodářského školství. Ing. Jermář vedl ve spolupráci s předními čs. odborníky prof. Grauem, Holým, Kutílkem a Dr. Bulíčkem přípravu vodohospodářských norem a typizaci projektů, zejména zdravotně-vodohospodářských staveb. Zpracoval středoškolskou učebnici **Vodní hospodářství**. Po dokončení vltavské kaskády si uvědomil její vliv na změnu mezoklimatu: Vltava původně v zimě každoročně zamrzala a letní teploty umožňovaly příjemné koupání. Důsledky antropogenních vlivů na přírodu analyzoval pak v roce 1982 učebnicí **Vliv člověka na oběh vody**, kde upozornil, snad jako první v ČR, na pravděpodobnost nepříznivé klimatické změny vlivem zintenzivnění těchto důsledků.

Přednáškami investiční výstavby, stavební ekonomiky a vodního hospodářství na VŠCHT a ČVUT definoval teorii pro prosazování hospodárnosti a úspornosti, a specifikoval multidisciplinární vzrůstajícímu nedostatku na celém světě. To definoval zejména v ministerské brožuře **Potřeba a spotřeba** vody, kterou nový náměstek zkonfiskoval.

Vzhledem k nevůli svých synů opustit Evropu neodjel do USA a přijal v Mnichově nabídku tamní konzultační firmy Dorsch Consult a společnosti Rhein-Main-Donau. Stal se technickým vedoucím zakládání jejich dceřiné společnosti Energy Engineering International, první firmy, jejíž unikátním úkolem bylo prosazovat tehdejší novinku – obnovitelné energie. Tři roky pak vedl v Lahore padesátičlenný německo-pákistánský tým, činný pro hlavního pákistánského vodohospodářského investora WAPDA. Pro konzultační firmu svého spolužáka Ing. Kopeckého, majitele konzultační firmy v Cáchách zpracoval poté alternativy nabídky mořské elektrárny mezi ostrovem Jindo a Jižní Korejí. Vydal v nakladatelství Elsevier svou monografii s názvem **Water Resources and Water Management**.

Ing. Farský, slovenský absolvent stavební fakulty v Praze, spolumajitel konzultační firmy Agrar-und Hydrotechnik v Essenu jej tehdy požádal o řízení vodohospodářského oddělení této firmy. Ing. Jermář tam připravil projekt povodňových závlah na řece Koundi v Mauretanii a vedl zpracování nabídek projektů v Indonésii, Tunisu, Burkině Faso, Vietnamu, Senegalu, Keni, Súdánu, Malawi, Thajsku a na Filipínách. Na Pobřeží slonoviny pak řídil přepracování projektů Gbon.

Ing. Jermář spolupracoval také s firmou Deutsche Energie-Consult, Bad Homburg v Togu při elektrifikaci oblastí Atakpamé, Kpalimé, Notsé, v Togu i při přípravě nabídek, zejména souhrnného plánu elektrifikace Nepálu malými vodními elektrárnami. Konzultační firma Fichtner ze Stuttgartu jej nakonec poté pověřila na čtyři roky vedením dvacetičlenného evropsko-indonéského týmu se sídlem na Sumatře, v Padangu.

Po sametové revoluci 1989 získal opět možnost pracovat v Československu. V pověření představitelů banky Kreditanstalt für Wiederaufbau zprostředkoval dar západoněmecké vlády na zlepšení životního prostředí podél česko-německých hranic, který Klausova vláda odmítla.

Evropská delegatura v Praze a Evropská komise pověřily Ing. Jermáře na ministerstvu hospodářství a zemědělství ČR:

- poradenstvím v Centru pro zahraniční pomoc Ministerstva místního hospodářství,
- vedením zpracování dokumentů přípravy zemědělské statistiky, komoditních studií, formulace zemědělské politiky, využití početní techniky v zemědělství, a indikativního programu spolupráce v Ministerstvu zemědělství,
- organizací konference o Společné evropské zemědělské politice, po níž Ministerstvo zemědělství přijalo jednotnou zemědělskou politiku Evropské unie
- přípravu česko-německo-rakouské a trilaterální přeshraniční investiční spolupráce Crossborder Cooperation-CBC Phare v Ministerstvu místního hospodářství.

Blížilo se referendum o vstupu ČR do EU a česká média nepřinášela dostatek informací k tomuto účelu. Po dohodě s budoucím komisařem JUDr. Teličkou, tehdy náměstkem ministra zahraničí, založil proto Ing. Jermář Společnost pro Evropu za spolupráce řady zkušených specialistů stejného smýšlení (Ing. Eliášem, ředitelem Ústavu hydrodynamiky AV ČR, Ing. Kerhartem, ředitelem Interprojektu, doc. Suchým, Ing. Kynčlem, Ing. Hansmanem, Ing. Jandou, Ing. Polívkou, představiteli seniorských organizací (Dr. Pernesem, prof. Solichem, Ing. Ulmou atd.). Hlavní výbor společnosti zvolil za předsedu Karla Schwarzenberga, který nakonec funkci odmítl.

Významným počinem Ing. Jermáře bylo vydání monografie **Globální změna – cesta ze světového chaosu do budoucnosti** v roce 2010. První vydání této monografie bylo vzápětí

rozebráno. Poslední publikace Ing. Jermáře z roku 2015 s názvem **Cesta k energetické nezávislosti** definuje alternativní energetickou koncepci pro Českou republiku.

Dr. Jermář se věnoval mj. hře na klavír a key-board

Dr. Jermář bydlel také v Německu, ale Praha zůstala jeho pravým domovem

Chtěl bych poděkovat redakci za vzpomínkový článek na dílo mého tatínka, který mu umožnil se důstojně rozloučit se svými přáteli a spolupracovníky, se kterými se už nestihl setkat osobně. Můj tatínek byl zcela oddán své práci, se všemi pozitivy, ale i negativy co s tím souvisely. Nebudu tady rozebírat naše rodinné vztahy, ale rád bych sdělil čtenářům, že až do svých posledních dnů psal a já se pokusím jeho nedokončené dílo dohledat a eventuálně zjistit, zda by mohlo být pro někoho další inspirací. Tatínek byl především svůj, miloval svou práci, hudbu a cestování. Ve volném čase hrál na klávesy s automatickým doprovodem. Mnozí z vás si jistě vzpomenou, jak se s tím rád pochlubil na své narozeninové párty pro přátele. Jeho a rovněž i má, oblíbená píseň od Jacques Revaux s anglickým textem Paula Anky My Way je nejlepším symbolem jeho života. Ponechme si ho ve svých srdcích jako veselého a přátelského člověka. Svou životní pouť zakončil dne 17. dubna 2023. Rád bych se rozloučil volnou citací jeho vlastních slov: "Máš-li na výběr ze dvou cest, vyber si vždy tu těžší..."

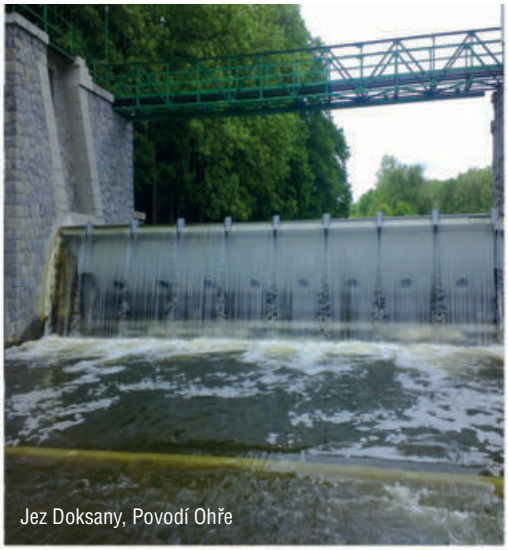
Zdeněk Jermář, nejmladší syn

Plavební stupně, jejichž modernizaci Dr. Jermář vymyslel a prosadil

VD Roudnice nad Labem

VD Lovosice

STROJÍRNY PODZIMEK

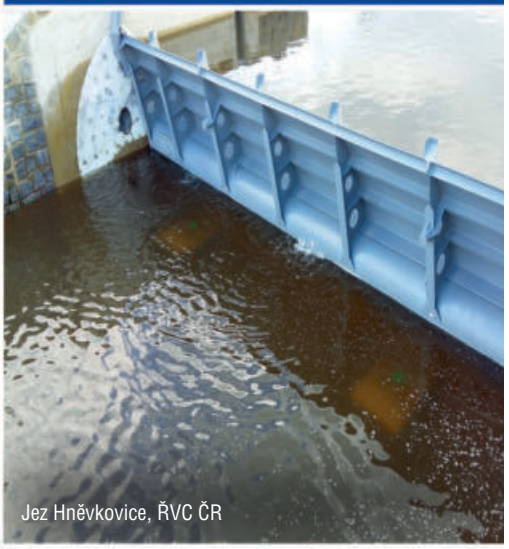


Jez Doksany, Povodí Ohře

STROJÍRNY PODZIMEK

Plavební komora Hluboká nad Vltavou, ŘVC ČR

STROJÍRNY PODZIMEK



Jez Hněvkovice, ŘVC ČR

STROJÍRNY PODZIMEK

Plavební komora na jezu Hněvkovice, ŘVC ČR

STROJÍRNY PODZIMEK

Vrata plavební komory Hněvkovice

STROJÍRNY PODZIMEK

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

www.strojirny-podzimek.cz

Molo Smíchov

Život není takový – je úplně jiný (90)

Ing. Josef Podzimek

Vážení čtenáři, dnes opět si nebudu nic vymýšlet Bez úpravy použiji samostatnou přílohu k časopisu Vodní cesty a plavba č. 1-2/2004, tedy materiál, který jsem napsal téměř před 20 lety. Když jsem si ho znovu přečetl, ohromil mě svou komplexností o našich vodních cestách, ale i jeho časovým začátkem, to je rokem 805, kdy se vodní cestou začínal zabývat již Karel Veliký. Nebudu ani řešit následující roky 2005 – 2023. O těchto letech a co vše bylo vykonáno a zrušeno, se často a podrobně v našem časopisu zabývá Doc. Pavel Jurášek a Ing. Petr Forman. Pouze upomínáme na současnou dobu, kdy je o vodní dopravě téměř zakázané mluvit.

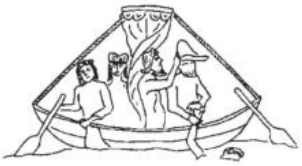
PRAVDA 100 LET PLATNÁ

Velká, zdravá myšlenka bývá zřídka kdy hned na první ráz příznivě přijata a správně pochopena. Trvá to někdy velmi dlouho, než dojde k jejímu uskutečnění, jemuž se staví v cestu mnohdy celé hory překážek. Kdo razí novou cestu, musí překážky ty postupně odstranit, aby se uvolnila schůdná cesta k vytknutému cíli. To mnohého původce velké myšlenky odradí od jejího dalšího sledování. Taková velká myšlenka zapadá zdánlivě, ne však na trvalo. Oživuje opět a opět za příznivějších okolností, až konečně ve vhodné době a na připravené půdě nabude takové síly a průbojnosti, podporována velkým okruhem zájemníků, že dosáhne svého vysoko vytknutého cíle, když byly odvaleny z cesty a překonány překážky rázu technického, hospodářského, finančního a někdy i politického. Jednou z takových velkých, zdravých myšlenek, jež naráží na bezpočetné překážky, jest vybudování plavební cesty Dunaj–Odra–Labe. Jde o vodní cestu evropského významu, snadno proveditelnou, nejvýš nutnou a důležitou po stránce dopravní, obchodní a hospodářské.

Prof. Ing. Antonín Smrček
rektor c.k. České vysoké školy technické v Brně, 1904

Historie plavby na českých a moravských řekách, první zmínka o průplavu Dunaj–Vltava–Labe

805	**Karel Veliký v první písemné zprávě o plavbě na Labi** zakázal svým kupcům vývoz zbraní a výstroje do Čech.
1057	**Český kníže Spytihněv II ve svém dekretu konstatuje značně rozvinutý plavební ruch na Labi.** Zároveň v něm dává kostelu a kapitule v Litoměřicích právo vybírat clo od kupců převážejících zboží po Labi.
1274	Král Přemysl Otakar II. dne 25. listopadu povoluje mělnickým měšťanům svobodně přivážet zboží na čtyřech lodích.
1346	**Karel IV. zvyšuje význam plavby** – ustavuje mlynářský soud, který rozhodoval o vodohospodářských, plavebních a technických sporech.
1348	Po dobu celé vlády Karla IV. se na Vltavě a Labi provádějí regulační práce na řekách a zřizují se vorové propustě „vrata“ pro jednosměrnou voroplavbu. U Střekova a Dolního Gruntu dal odstranit překážející skály a kameny a prokopat písčiny, aby se mohlo plout i za nízkého stavu. Podle kronikářských zpráv dává panovník postavit vltavskou a labskou lodní flotilu.
1352	Král Karel IV. nařizuje 28. března měšťanům roudnickým, litoměřickým, ústeckým a děčínským, jakož i purkrabímu na Kamenu a Střekově, aby nepřekáželi mělnickým v plavbě 4 lodí s nákladem po Labi.
1365	**Karel IV. doporučuje novou obchodní cestu pro zboží z Benátek do belgických Brugg – tentokrát po vodních cestách (Dunaj–Vltava–Labe).**
1366	Karel IV. vydává nařízení o režimu na jezech a sjednocení celních procedur.
1373	Karel IV. oznamuje městu Pirně i všem poddaným českého království, sídlícím při Labi, že povolil obyvatelům Litoměřic, aby vozili po Labi obilí kam chtějí, ale Pirně je nabídli k prodeji.
1375	**Dle kronikáře Dubraviuse Karel IV. zahájil práce na průplavu Dunaj–Vltava.**
1524	**Ustavena cechovní organizace plavců.**
1542	Mlynářům na řece Moravě bylo přísně zakázáno ztěžovat na jezech plavbu pltí.
1570	**Ustavena komise pro regulaci Vltavy a Labe z Prahy do Litoměřic.**



První úřední zmínka o průplavu D–O

1579 **Byla ustavena zvláštní komise k řešení špatných plavebních poměrů na řece Moravě.**

1627 Splavnění Vltavy a Labe na pořadu Českého zemského sněmu. Císař Ferdinand II. posílá komisi, aby prohlédla všechny jezy na Vltavě a Labi.

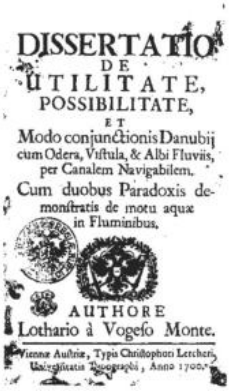
1628 Dvorní kancléř Zdeněk Lobkowitz podává o této prohlídce 22. února souhrnnou zprávu České komoře.

1651 Z archívu je doloženo, že saské lodě jezdily až do Prahy, a rovněž existovalo přímé lodní spojení mezi Prahou a Hamburkem.

1653 **Zasedání Moravského zemského sněmu podporuje průplav D–O a splavnění řeky Moravy. Je to první úřední zmínka o průplavu D–O.**

První pojednání o průplavu D-O-L

1700 **Lothar Vogemont – Pojednání o užitečnosti, možnosti a způsobu spojení Dunaje s Odrou, Vislou a Labem plavebním kanálem, vypracované z popudu hraběte Kounice.**

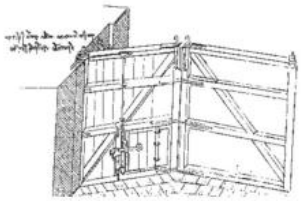

DISSERTATIO
DE
UTILITATE,
POSSIBILITATE,
ET
Modo conjunctionis Danubij cum Odera, Viſtula, & Albi Fluviis, per Canalem Navigabilem.
Cum duobus Paradoxis demonſtratis de motu aquæ in Fluminibus.
AUTHORE
Lothario à Vogeſo Monte.
Viennæ Auſtriæ, Typis Chriſtophori Lercheri, Univerſitatis Typographi, Anno 1700.

1719 Obristwachmeister Norbert Wenzel von Lick z pevnosti Uherské Hradiště vypracoval projekt úpravy Moravy pro plavbu.

1722 **Podle projektu plukovníka Norberta Wenzela von Lick byla vybudována první plavební komora na řece Moravě u Rohatce a tedy i první plavební komora v českých zemích vůbec.**

1723 Ing. Wieland zaměřil řeku Moravu od Napajedel až po Dunaj.

1764 Ustavena Navigační komise s ředitelem prof. Ferdinandem Schorem v čele. Ta zahájila systematické geometrické měření, a tak vznikly první mapy vodní cesty labsko-vltavské, jež byly upřesněny až v roce 1822.



1766 **Financování vodních cest zajištěno patentem z 15. května, který vytvořil Navigační fond.**

1770 Navigačnímu fondu přiděleny celé příjmy ze 4 stanic pro vodní clo.

Doba konkrétních příprav

1770 **Ustaveno ředitelství pro stavby vodní v Čechách.**

1772 Císařovna Marie Terezie 31. května vydává navigační patent. kterým mlynářům pohrozila sankcemi, budou-li svépomocnými úpravami dělat plavbě obtíže.

1780 Realizovaný plán Ing. Jana Rochuse Dorfleuthnera na splav řeky Moravy z Olomouce k Děvínu.

Císař Josef II. schválil projekt a přijal nabídku Dorfleuthnera a udělil mu na 20 let, počínaje rokem 1775, výsadu výhradního provozování plavby na řece Moravě.

Založena Společnost pro provozování plavby na řece Moravě.

Vydán Jednotný plavební řád.

1782 Dekret dvorské kanceláře sepsaný 4. ledna mlynářům přímo ukládá, aby jezy a splavy udržovali tak, aby se mohla dobře provozovat plavba.

1782 Jan Alois z Hankensteina vydal publikaci Versuche über die Schiffbarmachung des Fluesses March und Handlung der Mährer (Pokusy o splavnění řeky Moravy a přístup Moravanů).

1785 **F. J. Maire vypracoval jednotný a systematický plán průplavů spojujících jednotlivé řeky s mořem Adriatickým. Byl zde zakreslen i průplav Dunaj–Vltava a Dunaj–Odra.**

1795 Inženýr stavebního ředitelství Stošek vypracoval úplný projekt regulace Moravy.

1807 **Společnost pro provozování plavby na řece Moravě se sídlem v Brně se začala zabývat myšlenkou spojit Moravu s Odrou a Vislou.**

1815 Vídeňský kongres vyhlásil svobodnou plavbu a byl dán základ pro právní úpravu mezinárodních řek, za které se považovaly řeky ústící do moře.

1816 První labský parník, britská Lady of the Lake, připlula do Hamburku 17. května.

1821 Labe byla první řeka, kde byly uskutečňovány zásady přijaté ve Vídni. Stalo se tak plavebním aktem podepsaným 23. června ve Vídni. Pakt opravňoval k plavbě na celém toku Labe od Mělníka až do moře. Počet celních úřadů na Labi se snížil z 35 na 14.

Doba konkrétních příprav

1821 **Vznikl jednotný plavební řád, plavidla podléhala registraci a pobřežní státy se zavázaly pečovat o splavnost toků.**

1824 Realistické oznámení Moravských stavů, že splavnění řeky Moravy je žádoucí jenom v součinnosti s průplavním spojením k Odře.

1835 Plavbu na Labi zahájil první zadokolesový parník o nosnosti 50 t s výkonem motoru 17,5 kW.

1836 **V Drážďanech založena Královská privilegovaná saská paroplavební společnost.**

1837 První osobní bočněkolesový parník Konigin Marie na Labi.

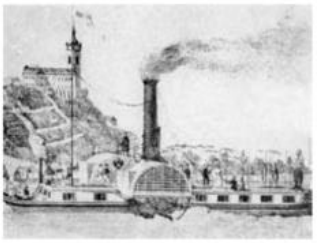
1841 V karlínské loděnici spuštěn první český parník Bohemia.

1846 Ing. Michalík – Pamětní spis o regulaci Moravy od Olomouce po Děvín.

1857 Prag – Dresdner Panorama (Panaromatická plavební mapa).

1861 Sněm markrabství moravského se ujal úpravy řeky Moravy.

1868 **Český zemský sněm uznal význam úprav a splavnění českých řek.**



Doba legislativních příprav

1869 **Říšský vodní zákon na jehož základě byl schválen...**

1870 **...28. srpna i Moravský vodní zákon, který prohlašoval řeky a toky, které je možno využít pro plavbu loďmi a voroplavbu za veřejný majetek.**

1872 Zemskému výboru moravskému bylo uloženo při jednání o koncesi průplavu D–O hájit zájmy země moravské.

1872 **Rakouská vláda předložila parlamentu návrh zákona na stavbu průplavu Dunajsko-oderského...**

1873 **...ten byl o rok později schválen poslaneckou i panskou sněmovnou.**

1873 Prof. Oelwein a prof. Pontzen – Projekt průplavu Dunaj–Odra pro čluny o nosnosti 240 tun (na objednávku Anglorakouské banky).

1873 **Anglorakouská banka získává koncesi na výstavbu průplavu D–O.**

1873 **Při hospodářské krizi odkupuje koncesi Severní dráha císaře Ferdinanda a příprava stavby průplavu je tím zlikvidována.**

1875 Na dolní Vltavě a Labi byly zahájeny regulační práce ve větším rozsahu.

1881 **Sněmovna přijala návrh k podání zprávy o výstavbě nových vodních cest, jmenovitě průplavů spojující Dunaj s Odrou, Dunaj s Vltavou a Labem.**

1882 Zemský stavební rada Ing. Theodor Nosek předkládá návrh na úpravu řeky Moravy a stavbu průplavu Dunaj–Odra.

1882 **Založena Pražská plachetní a paroplavební společnost.**

1892 Vybudován nový ústecký přístav na jehož financování se podílela ústecko-teplická železnice.

1892 Porada zástupců drážďanské, pražské a liberecké obchodní komory doporučuje založení Výboru k zřízení průplavu dunajsko-vltavsko-labskému.

1892 Předložen zemskému výboru podrobný projekt na regulování řeky Moravy.

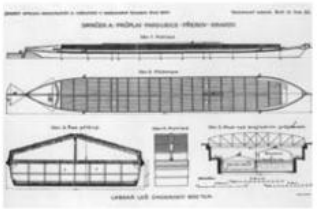
1893 Rakouské ministerstvo obchodu zřídilo zvláštní komisi pro studium a zřizování plavebních kanálů.

1893 Vídeňské ministerstvo obchodu zřizuje oddělení pro studium a stavbu průplavu D–O s propojením na Labe a připojením na Vislu a Dněstr pro čluny o nosnosti 600 tun.

1895 **Schválen projekt na kanalizování Vltavy a Labe od Prahy k hranicím.**

1896 **Komise pro kanalizování Vltavy a Labe v Čechách byla ustanovena 23. listopadu.**

1900 Obchodní a živnostenská komora v Praze vznáší požadavek na kanalizování středního Labe, střední Vltavy a vybudování průplavu Dunaj–Odra–Labe.



Přijat zákon o stavbě D-O-L

1901 **Vodocestný zákon pro stavbu průplavu Dunaj–Odra, Dunajsko-vltavský průplav mezi Kornenburgem a Českými Budějovicemi, kanalizování Vltavy od Českých Budějovic do Prahy, připojení Labe na průplav D–O, kanalizování Labe z Mělníka po Jaroměř a napojení průplavu D–O na Vislu a Dněstr. Uvažovány lodě o nosnosti 600 tun.**

1901 V publikaci Ing. Josefa Langera Vodní cesty v mocnářství Rakousko-uherském má průplav D-O-L své nezastupitelné místo.

Ředitelství pro stavbu vodních cest ve Vídni
Intenzivní výstavba plavebních stupňů na Labi

1901 Ministerstvem obchodu bylo zřízeno 11. listopadu **Ředitelství pro stavbu vodních cest** se sídlem ve Vídni.

1903 Expozitura ŘVC se sídlem v Praze.

1903 Ing. Antonín Klír sestavil drobnou publikaci, Komise pro kanalizování řek Vltavy a Labe v Čechách.

1903 Zahájena výstavba prvních dvou zdymadel na Labi (Dolní Beřkovice a Štětí).

1904 Předložen celý projekt na úpravu řeky Moravy pro plavbu.

1904 Prof. Ing. Antonín Smrček vydává velmi zajímavou publikaci: Průplav Pardubice-Přerov-Krakov.

1905 Expozitura ŘVC se sídlem v Krakově.

1906 Prof. Ing. Antonín Smrček - Der Stand der wichtigeren Kanalprojekte Donau-Elbe, Donau-Oder und Donau Weichsel, (Zpráva, přednesená na VII. Sjezdu Německo-rakousko-uherského sdružení pro vnitrozemskou plavbu ve Štětíně).

1907 Expozitura ŘVC se sídlem v Přerově.

1907 Dokončeno zdymadlo Dolní Beřkovice na Labi. **(1)**
Dr. Ant. Klír - Stavby komise pro kanalizování řek Vltavy a Labe v Čechách.

1909 Dokončeno zdymadlo Štětí na Labi. **(2)**

1911 Dokončeno zdymadlo Hadík na středním Labi. **(3)**

1912 Dokončeno zdymadlo Roudnice nad Labem. **(4)**

1912 Dokončeno zdymadlo Obříství na středním Labi. **(5)**

1912 Dne 28. března pronesl prof. Smrček ve shodě s usnesením Moravských stavů ve Vídeňském parlamentu slavnostní řeč na podporu stavby vodních cest podle vodocestného zákona z roku 1901.

1914 Dokončeno zdymadlo v Českých Kopistech. **(6)**

Vše zastaveno

1914 Veškeré započaté práce zastavila první světová válka.

Ředitelství pro stavbu vodních cest v Praze
Intenzivní výstavba plavebních stupňů na Labi a některých jezů na Odře a Moravě

1918 Ředitelství pro stavbu vodních cest se sídlem v Praze (ŘVC) vzniklo z Pražské expozitury vídeňského ŘVC.

1919 Prof. Ing. Antonín Smrček – O přístupu Republiky československé k moři.

1919 Zákon o příslušnosti ve věcech vodních cest byl přijat 11. června 1919.

1922 Dokončena stavba zdymadla v Nymburce na řece Labi. **(7)**

1922 Dne 13. června založena Československá plavební akciová společnost labská.

1923 Zplnomocněný ministr ČSR Jan Šeda pronesl na vodocestném sjezdu dne 7. března významný projev na podporu D-O-L.

1925 Dokončena stavba zdymadla v Poděbradech na řece Labi. **(8)**

1925 Dokončena stavba zdymadla v Kolíně na řece Labi. **(9)**

1925 Výstavba jezu na řece Moravě v Kroměříži. **(10)**

1925 Zahájena stavba jezu na Odře v Koblově.

1927 Dokončena stavba zdymadla v Přelouči na řece Labi. **(11)**

1928 Vladimír Lorenz: Dopravní význam projektovaného průplavu Labsko-dunajsko-oderského.

1930 Dokončena výstavba vodního díla Střekov na Labi. **(12)**

1931 Zákon o státním fondu pro splavnění řek, vybudování přístavů, výstavbu údolních přehrad a pro využití vodních sil byl přijat 1. ledna.

1932 Expozitura ŘVC v Olomouci.

1932 Dokončena stavba zdymadla v Lobkovicích na řece Labi. **(13)**

1932 Dokončena stavba zdymadla v Kostelci na řece Labi. **(14)**

1934 Dne 16. října zahájena výstavba Baťova závlahového a plavebního kanálu s podmínkou, že při zahájení stavby průplavu D-O může být provoz na tomto kanále omezen či zastaven.

1935 Dokončena stavba zdymadla v Lysé nad Labem na řece Labi. **(15)**

1935 Ministerský rada Ing. Josef Bartovský vydává publikaci
Průplav Labe-Dunaj-Odra v soustavě středoevropských vodních cest.

1935 Ing. Jan Bažant: Splavnění Moravy od Hodonína po Děvín.

1936 Dokončeno zdymadlo Brandýse nad Labem na řece Labi. **(16)**

1937 Dokončeno zdymadlo v Čelákovicích na řece Labi. **(17)**

Intenzivní výstavba plavebních stupňů na Labi a některých jezů na Odře a Moravě

1937 Dokončena stavba jezu na Odře u Koblova. **(18)**
1937 Dokončeno zdymadlo v Kostomlátkách na řece Labi. **(19)**
1937 Dokončena stavba jezu v Srnojedech na řece Labi. **(20)**
1937 Stavba jezu na řece Moravě ve Spytihněvi. **(21)**
1937 Významná podpora D-O-L zazněla dne 7. září v Českém rozhlase z úst ing. Antonína Patočky.
1938 Stavba jezu na řece Moravě v Nedakonicích. **(22)**
1938 **Dne 2. prosince byl zahájen provoz na Baťově plavebním kanále.** Na plavební cestě 51,8 km dlouhé bylo za 4 roky vybudováno 14 plavebních komor.
1938 Publikace „Budujeme stát pro 40 000 000 obyvatel" od továrníka Bati, velmi přesvědčivě doporučuje výstavbu tří koridorů: železničního, silničního a vodního koridoru D-O-L.
1938 Film „Přístav tří moří" z filmového ateliéru firmy Baťa, ve Zlíně.
1938 **Dne 5. února byla založena Společnost dunajsko – oderského průplavu jejíž zakládajícími členy byly země, obce a průmyslové podniky.**
1938 Dne 19. listopadu byl podepsán Německo-česko-slovanský protokol o uskutečnění odersko-dunajského průplavu a labské větve.

Zahájena stavba D–O

1939 Dokončena stavba zdymadla v Klavarech na řece Labi. **(23)**
1939 **Slavnostní výkop průplavu Odra–Dunaj se uskutečnil 8. prosince poblíž Nové Vsi u Kedzierzyna v dnešním Polsku.**
Zároveň byly zahájeny práce na průplavu D–O od Vídně směrem k řece Moravě. Byl vybudován úsek 6 km dlouhý.
1940 Začíná vycházet časopis – Plavební cesty Dunaj–Odra–Labe.

Stavba D–O zastavena

1942 **Zastaveny rozhodující práce na stavbě průplavu.**
1943 Zastaveny veškeré práce (projekční, geologické průzkumy i geodetické práce).
1943 Zahájena stavba zdymadla ve Velkém Oseku na řece Labi.
1944 Dokončena stavba zdymadla v Hradišťku na řece Labi. **(24)**

Pokračují splavňovací práce na Labi a Moravě, příprava na D-O-L

1946 Společnost dunajsko-oderského průplavu zaslala vládě, parlamentu a hospodářským organizacím memorandum o Dunajsko-oderském průplavu.
1947 Dokončena stavba zdymadla ve Velkém Oseku na řece Labi. **(25)**
1948 Stavba jezu na řece Moravě v Hodoníně. **(26)**
1948 **Návrh na založení národního podniku pro stavbu průplavu D-O-L.**
1948 Prof. Jan Smetana: Průplavní spojení a splavnost řek Labe, Odry a Dunaje.
1948 Vychází rozsáhlá publikace „Průplav Dunaj–Odra–Labe – naše moře", kterou uspořádal Alois Čáp – místopředseda MNV v Přerově.
1949 Průplav Labe–Odra–Dunaj. Hospodářské předpoklady k jeho uskutečnění. Pamětní spis Společnosti Dunajsko-oderského průplavu.
1949 **1. ledna zřízen národní podnik Československá plavba labská.**

Budování socializmu - příprava D-O-L zastavena

1949 **Zrušeno Ředitelství pro stavbu vodních cest v Praze.**
1950 Zastaveno vydávání časopisu Plavební cesty D-O-L.
1952 Usnesení vlády č. 206 ze dne 26. srpna zastavilo veškeré přípravné práce na průplavu.
1952 **Vznikla Československá plavba labsko oderská, národní podnik.**

Jak dál?

1952 Zahájena příprava česko-slovensko-maďarského vodního díla Gabčíkovo-Nagymaros.
1953 **Státní vodohospodářský plán uvažuje s budoucím propojení D-O-L.**

Jak dál?

1953 Zřízena správa vodního hospodářství (ÚSVH) činnost na tocích soustředěna ve „Správách vodních toků a meliorací“.

1953 ...**samostatně Labsko-vltavská vodohospodářská správa.**

1954 Prof. Ing. Dr. František Jermář v publikaci „Splavnění toků průplavy“ zařazuje D-O-L mezi významné průplavy.

1958 Studie plavebního spojení Dunaje s Odrou, Vislou a průplavy NDR. Hydroprojekt Brno – zlom v názoru na čistě průplavní koncepci ve prospěch říční varianty (kterou inspiroval ing. Jiří Hruška, ředitel správy řeky Moravy v Uherském Hradišti).

1958 **Zřízeno Ředitelství vodohospodářských děl (ŘVD).**

1959 Evropská hospodářská komise při organizaci spojených národů v Ženevě (ECE/UNO) vytyčuje perspektivní cíle jednotné evropské sítě vodních cest.

1959 **Ukončena činnost Společnosti dunajsko-oderského průplavu.**

1960 **Vznik samostatné organizace „Labe-Vltava“ přímo řízená ministerstvem.**

1961 ECE/UNO nechala zpracovat mezinárodní klasifikaci evropských vodních cest (novelizována v roce 1992).

1962 Zahájena stavba zdymadla v Pardubicích na řece Labi.

1963 Dokončen jez na Odře v Přívoze. **(27)**

1964 Ustavena Skupina zpravodajů pro vodní cesty R-M-D a D-O-L.

Vznik ŘVT a podniků Povodí

1965 **Založeno Ředitelství vodních toků (ŘVT)** s účinností od 1. ledna s šesti závody: Povodí Labe, Povodí Vltavy, Povodí Berounky, Povodí Ohře, Povodí Odry a Povodí Moravy.
Svou činnost zahájil Státní fond vodního hospodářství.

1966 **Na Slovensku založeno „Riaditeľstvo vodných tokov Bratislava“** a závody Povodie Dunaja, Povodie Váhu, Povodie Hrona a Povodie Bodrodu a Hornádu.

1966 „Průplavní propojení D-O-L“, autoři prof. Čábelka, ing. Kobos, ing. Kubec, CSc., ing. Kubín, Vitha.

1966 Výstavba jezu Bělov na řece Moravě. **(28)**

1966 Výstavba jezu Lhotka na Odře. **(29)**

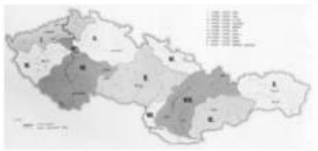
1968 **Generelní řešení průplavní spojení Dunaj-Odra-Labe, vypracoval Hydroprojekt Praha** pod vedením hlavního inženýra Libora Záruby.

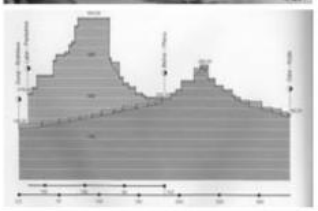
1969 Dokončena stavba zdymadla v Pardubicích na řece Labi. **(30)**

1969 **Zřízen trust Vodní toky Praha a šest samostatných podniků Povodí.**

1969 **Založen inženýrský podnik Vodohospodářský rozvoj a výstavba, Praha.**

1969 **Založena Vodohospodárska výstavba, Bratislava.**





Renesance vodních cest v Československé republice

1971 **Usnesení vlády ČSSR č. 37/1971 o využití labské vodní cesty pro dopravu energetického uhlí do Chvaletic** bylo impulsem k rozsáhlé modernizaci labsko-vltavské vodní cesty nazývané **„renesance vodních cest“ v Československé republice.**
V tomto období bylo modernizováno v návaznosti na D-O-L zdymadlo Lovosice **(31)** – jez (1972), malá plavební komora (MPK) (1977), České Kopisty **(32)** – jez (1971), MPK (1976), Roudnice nad Labem **(33)** – jez (1972), MPK (1975), Štětí nad Labem **(34)** – jez (1970), MPK (1970), Dolní Beřkovice **(35)** – jez (1973), MPK (1974).

1971 Zrušeny Vodní toky Praha, podniky Povodí jsou řízeny přímo Ministerstvem lesního a vodního hospodářství (MLVH ČSR).

1971 Stejně tak na Slovensku podniky Povodí jsou přímo podřízeny Ministerstvu lesního a vodného hospodárstva (MLVH SSR).

1971 **Usnesení vlády č. 169/1971 ukládá veřejně právním orgánům územně chránit trasu budoucího průplavu.**

1974 Dokončena stavba zdymadla v Obříství na řece Labi **(36)**, jako náhrada za zrušený jez Hadík z roku 1911.

1975 Dokončena plavební komora ve Veletově na řece Labi. **(37)**

1975 Dokončena stavba zdymadla v Týnci nad Labem. **(38)**

1975 Ing. J. Podzimek - publikace „Modernizujeme labsko-vltavskou vodní cestu“.

1976 Prof. Ing. Dr. Jaroslav Čábelka, DrSc. rozsáhlá publikace „Vodní cesty a plavba“, kde průplav D-O-L má své místo.

Renesance vodních cest v Československé republice

1976 Ing. J. Podzimek publikace „Dolní Labe“, včetně průplavu D-O-L.

1976 Ing. K. Trejtnar publikace „Střední Labe“.

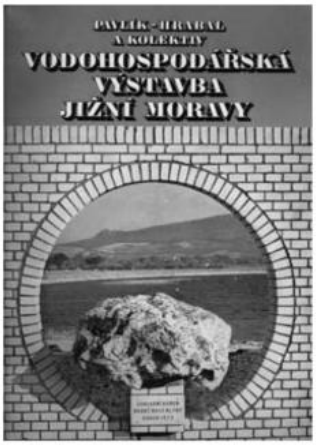
1977 Dne 16. září byla podepsána Československo-Maďarská smlouva o výstavbě a provozování vodní děl Gabčíkovo–Nagymaros.

1978 Zahájena stavba VD Gabčíkovo **(39)**.

1981 Práci ukončila skupina zpravodajů pro vodní cestu D-O-L dokumentem „Ekonomická studie propojení Dunaj–Odra–(Labe).

1983 Ing. S. Pavlík – Ing. A. Hrabal a kol. „Vodohospodářská výstavba jižní Moravy“ obsahuje pojednání o průplavu Dunaj–Odra–Labe.

1988 Ing. J. Kubec a Ing. J. Podzimek publikace „Svět vodních cest“ je ukončena projektem D-O-L.



Snaha o obnovení stavby D-O-L

1989 Dne 27. ledna ustavující schůze akciové společnost Ekotrans Moravia (ETMAS) se sídlem v Brně – společnost pro propagaci a realizaci vodní cesty D-O-L.

1989 Vychází první číslo časopisu Ekotrans Moravia, pro podporu projektu D-O-L.

1991 Publikace Vodní cesta D-O-L - ANO NEBO NE? (The Danube-Oder-Elbe waterway - YES OR NO?) vydalo ETM.

Evropské vodní cesty triumfují, ČR přešlapuje

1991 Krátký film „Ekologická páteř Moravy“, režie Martin Skyba.

1992 Zahájen provoz na vodní cestě Rýn–Mohan–Dunaj.

1992 Krátký film „Jak si lidé plují“, napsal a hovoří František Nepil.

1992 Vodní dílo Gabčíkovo dne 24. října uvedeno do provozu.

1992 Vladimír Chmelár „Dunaj historický a dnešní“ část je věnována i průplavu D-O-L.

1993 Vladimír Chmelár – Dunajské úpravy.

1993 Dne 7. září doporučuje ECE/UNO realizaci vodní cesty D-O-L.

1993 Založeno ARGE DOEK – Pracovní společenství Dunaj–Odra–Labe bylo zaregistrováno ve Vídni dne 9. dubna. Členy byla Ekotrans Moravia a. s., Vodohospodárska výstavba Bratislava a Wiener Hafen GmbH.

1993 Základní plán rozvoje vodních cest ve státech Evropského společenství (Outline Plan ou European Inland Waterways Nework), ve kterém je uvedena vodní cesta D-O-L.

1993 Novelizace generelního řešení D-O-L (nechala zpracovat ETM).

1993 Vychází první číslo časopisu Vodní cesty a plavba.

Období nejistoty pro vodní cesty České republiky

1994 Z rozhodnutí valné hromady byla ze stanov ETMAS vypuštěna pasáž o podpoře, rozvoji a realizaci vodní cesty D-O-L.

1994 Založeny akciové společnosti Povodí.

1995 Z iniciativy ETM a. s. a Bobra s. r. o. obnoveny turistické plavby na Baťově průplavu.

1995 Ukončena činnost ETMAS.

1995 Zákon č. 114/1995 Sb. o vnitrozemské plavbě byl přijat 25. května.

1996 Dohoda o hlavních vnitrozemských cestách mezinárodního významu (AGN) byla přijata 19. ledna v Ženevě.

1996 Ing. Miroslav Hubert – Dějiny plavby v Čechách.

1996 Založeno České plavební a vodocestné sdružení.

1996 Iniciativu na Baťově průplavu přebírá Nadace Agentura pro rozvoj turistiky na Baťově kanále.

1996 Publikace „Vodní cesty světa“ autorů ing. J. Kubce a ing. J. Podzimka dokumentuje přednosti vodní dopravy a průplavu D-O-L.

1997 Česká republika podepisuje 23. června v Helsinkách dohodu AGN.

Obnoveno ŘVC

1997 Sdružení Dunaj–Odra–Labe bylo ustanoveno 4. července z českých a rakouských právnických osob.

1998 Ministerstvo dopravy ČR zřizuje Ředitelství vodních cest v Praze (ŘVC).

1998 Doc. Ing. Július Binder, Dr. h. c – „Prečo nemá Gabčíkovo Nagymaros!!"

1999 Dohoda AGN pro ČR vstoupila v platnost 26. července (sdělení Ministerstva zahraničí č. 163/1999 Sb.).

2000 Zákon o Povodích č. 305/2000 Sb. a zpětná transformace akciových společností Povodí na státní podniky Povodí.

Evropa zvyšuje podporu vodní dopravy, ČR váhá

2000 Usnesení vlády ČR č. 993/2000 o převedení významné části kamionové dopravy na dopravu železniční a vodní.

2001 **Pan-evropská konference o vnitrozemské vodní dopravě**, která se konala 5.-6. září v Rotterdamu za účasti všech ministrů dopravy evropských států (tedy i České republiky) **potvrdila nutnost dokončení propojení soustavy vodních cest Evropy, tedy i vodní cesty D-O-L**.

2001 Dne 19. září byla v Bruselu přijata „Evropská dopravní politika pro rok 2010 – včas rozhodnout". Tuto tzv. Bílou knihu vypracovala Komise Evropských společenství a proklamuje v ní zřetelně podporu vodní dopravy a dobudování chybějících vodních cest.

2002 Konference Evropská vodní cesta Dunaj–Odra–Labe – Porta Moravica se konala v říjnu v Přerově.

2002 Tomáš Baťa odhaluje pamětní desku na Baťově kanálu.

2003 Arch. Ing. I. Ondračka a kol. „Přírodní a technická památka Baťův kanál".
Počet návštěvníků Baťova průplavu dosáhl v tomto roce počtu 55 000.

Svitla naděje

2004 Dne 20. února přijat zákon č. 118/2004 Sb. kterým se mění znění zákona č. 114/1995 Sb., o vnitrozemské plavbě ve kterém se uvádí, že modernizace labsko-vltavské vodní cesty je ve veřejném zájmu. Dále se využívání vodní cesty rozšiřuje o vodní tok Moravy od ústí Bečvy po soutok s Dunajem včetně průplavu Otrokovice - Rohatec (Baťův kanál).

Přehled nových nebo modernizovaných plavebních stupňů v návaznosti na D-O-L za posledních 120 let					
1903-1918	1918-1939	1939-1945	1945-1948	1948-1989	1989-2023
15 let	21 let	6 let	3 roky	41 let	34 let
6	16 (30)*	2	2	13	0

Pozn.: * včetně 14 plavebních komor na Baťově kanálu (1934-1938)

„Stavbu průplavu D-O-L jsme dlužní již zeměpisnou polohou Evropě, a to, že jej postavíme, utvrdí našemu státu jeho prestiž a prokáže naší vyspělost, jíž se tak často honosíme, ale o které jsme ještě nepodali důkazů, které by mohly imponovati světu...

Jan Šeda, zplnomocněný ministr ČR 7. března **1923** v Brně

„Byli lidé, kteří mě přesvědčovali, že na to, abychom si postavili pořádnou silnici středem státu, není peněz. Že není peněz na systém průplavů, na budování železniční páteře, na nic. Že jsme zkrátka malý národ, který musí vařit z vody, přikrčit se, atd. To bylo ovšem předtím, než jsme za krátký čas sehnali takové miliardy na vyzbrojení, že jen za jejich část bychom to postavili všechno."

Továrník Baťa – Budujeme stát pro 40 000 000 obyvatel, **1937**

„Staletými dějinami průplavního projektu vine se jako červená nit nerozhodnost, a počínajíc základním projektem z roku 1901 často i zjevná neupřímnost, a naopak zase přílišný optimismus. ***Začneme-li stavět sami, a brzo - a to obojí můžeme - tak zajistíme sobě primát, vyvoláme i nabídku součinnosti z jiných zemí, a postavíme, byť i po etapách, dílo, jež bude nám na prospěch celé věky, zatím co po jiných mnohonásobně vyšších výdajích na tzv. nezbytnosti státní nebude už ani památky."***

Ing. Antonín Patočka, **1948**

USNESENÍ VLÁDY ČESKÉ REPUBLIKY Č. 105

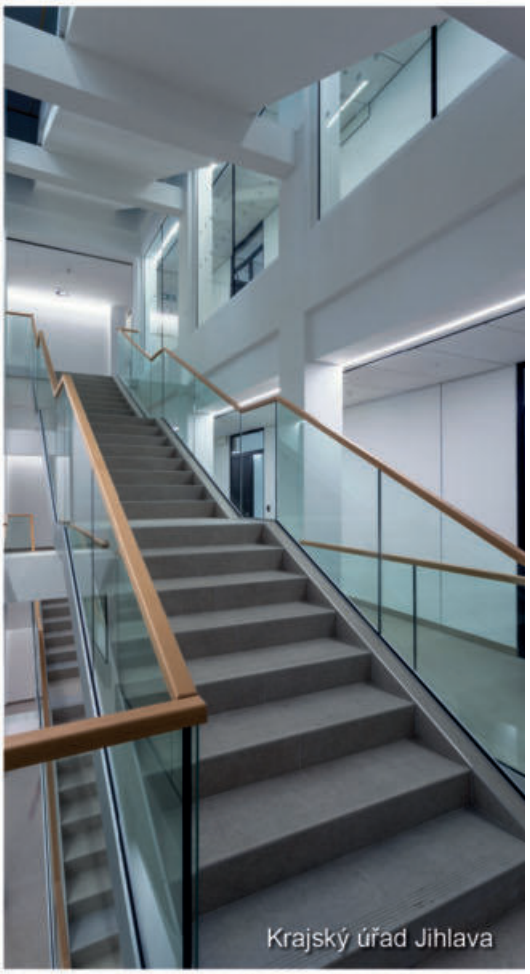
o aktualizaci Politiky územního rozvoje České republiky z důvodu naléhavého veřejného zájmu za účelem zrušení územní ochrany formou územní rezervy pro celé průplavní spojení Dunaj–Odra-Labe

8. února 2023

prof. PhDr. Petr Fiala, Ph.D., LL.M.
předseda vlády

PODZIMEK & SYNOVÉ

GLS, spediční firma


Krajský úřad Jihlava

Krajský úřad Jihlava

Zal. 1896

PODZIMEK

126

Krajský úřad Jihlava

Stavíme pro Vás již 126 let

www.podzimek.cz

Vltavská vodní cesta,

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

Vodní dílo Hluboká nad Vltavou

Vodní dílo Hněvkovice – přehrada

Vodní dílo Hněvkovice – jez

Vodní dílo Orlík

Vodní dílo Slapy

Vodní dílo Štěchovice

www.pvl.cz
www.facebook.com/povodivltavy

POVODÍ VLTAVY