

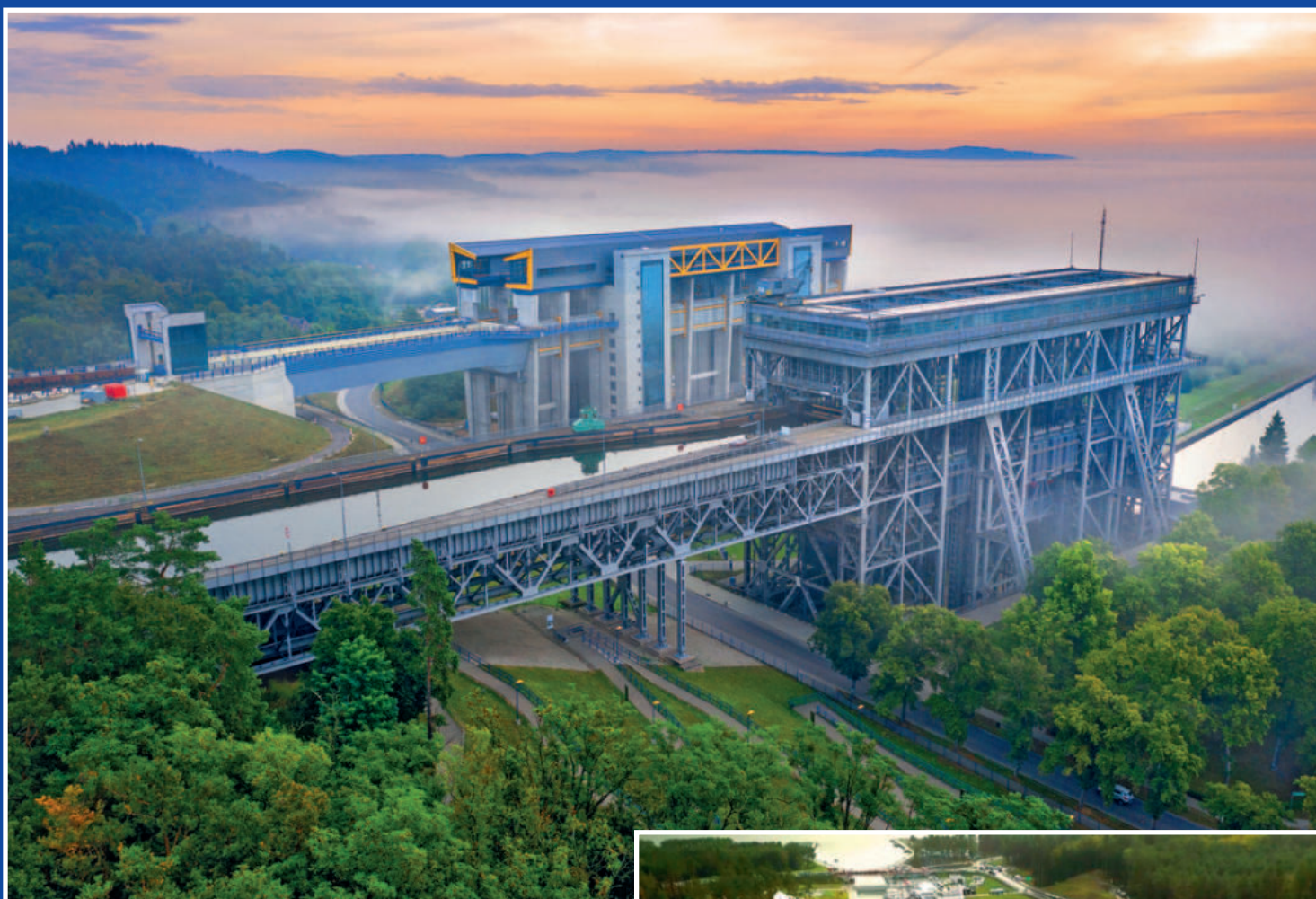
WASSERSTRASSEN
UND
BINNENSCHIFFFAHRT

WATERWAYS
AND
INLAND NAVIGATION

VODNÉ CESTY VODNÍ CESTY A PLAVBA

4
2022

Největší lodní zdvihadlo v Evropě otevřeno v německém Niederfinow



Nový průplav ve Viselském zálivu zvýšil nezávislost Polska na Rusku



Vydává

PLAVBA o.p.s.
A VODNÍ CESTY



Ministerstvo dopravy

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



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



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



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



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



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



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



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



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



ČESKÉ PLOVEBNÍ A VODOCESTNÉ SDRUŽENÍ



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



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



www.metrostav.cz



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



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



Váňovská 528, 589 16 Třešť
www.podzimek.cz



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



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



www.strabagrail.cz



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



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



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



PRAGUE BOATS

SINCE 1990

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

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

REDAKČNÍ RADA

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

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

PLAVBA A VODNÍ CESTY o.p.s.

Na Pankráci 53
140 00 Praha 4
ceskaplavba.cz

Objednávky a inzerce:

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

Jazyková úprava: Ing. Petr Forman

DTP, tisk: PRESTO s.r.o.

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

Evidováno Ministerstvem kultury
pod číslem MK ČR E 5178.



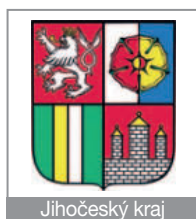
Ústecký kraj



Středočeský kraj



Pardubický kraj



Jihočeský kraj



Zlínský kraj



Jihomoravský kraj

Titulní strana: Staré (vpravo) a nové lodní zdvihadlo Niederfinow (Německo) / Průplav do Viselského zálivu (Polsko)

Autor: Ředitelství vodních cest Berlín (SRN) / Ministerstvo infrastruktury Polské republiky

OBSAH

Úvodní slovo ředitele WNA Berlín: Největší lodní zdvihadlo v Evropě v německém Niederfinow uvedeno do provozu

Rolf Dietrich 2

Berlín je teď námořní přístav. Obří výtah pomůže dostat lodě třeba i do Česka

Z domácího tisku 5

Polsko otevřelo nový průplav

do Viselského zálivu, aby obešlo Rusko 7

VÁLKA NA UKRAJINĚ – Rusové se stahují za Dněpr, přístav Cherson osvobozen

Tomáš Kolařík 10

HISTORICKÁ (NE?)ODPOVĚDNOST VLÁDY

Ing. Petr Forman 17

Zahajujeme stavbu přístaviště pro malá plavidla ve Štětí 20

V Ústí nad Labem – Brné budou mít nové veřejné přístaviště pro rekreační lodě..... 20

V centru Poděbrad byla zahájena výstavba veřejných přístavišť pro rekreační lodě a osobní lodní dopravu 21

Z Baťova kanálu

Ing. Pavel Cenek 22

Cena Ing. Libora Záruby za rok 2022 udělena..... 23

Budoucnost vodíku v lodní dopravě

Doc. JUDr. Ing. Zdeněk Dufek, Ph.D. 24

Modernizace Vodního díla Gabčíkovo se prodlouží

Ing. Radek Liška 26

Zápis z 13. zasedání

Dopravní sekce Hospodářské komory České republiky..... 28

Technické památky Labsko-vltavské vodní cesty 30

Život není takový – je úplně jiný (88)

Ing. Josef Podzimek 32

Úvodní slovo ředitele WNA Berlín

Největší lodní zdvihadlo v Evropě

v německém Niederfinow uvedeno do provozu

4. října 2022 bylo za účasti spolkového ministra pro digitalizaci a dopravu Dr. Volkera Wissinga, ministra pro infrastrukturu a státní plánování spolkové země Braniborsko Guido Beermann a prezidenta Generálního ředitelství pro vodní cesty a lodní dopravu Prof. Dr.-Ing. Hans-Heinrich Witte, a dalších čestných hostů otevřeno nové lodní zdvihadlo Niederfinow pro lodní dopravu.

Staré lodní zdvihadlo Niederfinow bylo postaveno v roce 1934 a po 88 letech provozu muselo být nahrazeno novou konstrukcí. Starý lodní „výťah“ se mezitím totiž stal úzkým hrdlem v transevropské síti vnitrozemských vodních cest.

Nové lodní zdvihadlo Niederfinow umožňuje provoz velkých motorových nákladních lodí evropské vodní třídy Va o délce 110 metrů a šířce 11,40 metrů, světlá výška pod mosty je 5,25 metrů nad nejvyšší provozní hladinou. Nové lodní zdvihadlo s těmito evropskými rozměry je krokem k budoucnosti – staré lodní zdvihadlo sloužilo pouze lodím do délky 82 metrů a podjezdová výška byla maximálně jen 4,40 metru.

Vodní cesta Havola-Odra je součástí transevropské vodní cesty E70, a jedná se o jediné vodní spojení přístavů Baltského moře (Štětín-Svinoúšť) s 22 000 km dlouhou sítí vnitrozemských vodních cest západní Evropy. Hraje tedy důležitou roli zejména pro těžkou přepravu mezi západní a východní Evropou a Skandinávií, ale je velmi atraktivní i pro říční výletní plavbu.

Díky 40 kilometrovému lodnímu kanálu, paralelního s Odrou mezi Hohensaatenem a Friedrichsthallem (na západní Odře) lze plavební spojení mezi Berlínem a Štětínem využívat nezávisle na aktuálních vodních stavech na řece Odře.

V 70. a 80. letech 20. století byl mezi Berlínem a Švédskem

čilý plavební provoz. Dnes je ze šesti tehdejších říčně-mořských lodí typu Cargo-Liner, stavěných pro tuto linku, v provozu jen jedna MS Miska. Nové lodní zdvihadlo umožní svými parametry příjezd říčně-námořních lodí univerzálních parametrů.

Ročně se přes lodní zdvihadlo Niederfinow přepraví až 12 000 plavidel, z nichž přibližně třetinu tvoří nákladní a osobní nebo kajutové lodě, a také rekreační plavidla. Nový výťah zvládne přepravit až čtyři miliony tun zboží ročně.

S více než 150 000 návštěvníky ročně je lodní zdvihadlo Niederfinow také jednou z nejvýznamnějších turistických atrakcí ve spolkové zemi Braniborsko. Návštěvníci mohou vidět v Evropě unikátní čtyři generace systémů pro překonání rozdílu hladin vodních cest: staré lodní zdvihadlo (v provozu od roku 1934), nové lodní zdvihadlo (v provozu od 5. října 2022), starou sérii 4 plavebních komor (v provozu od 1910 až 1972) a také zdymadlo Liepe (v provozu od roku 1874) na paralelním historickém kanálu Mazlem.

Nové lodní zdvihadlo Niederfinow je 54,55 metrů vysoká, 46,40 metrů široká a 133,00 metrů dlouhá konstrukce, která překonává výškový rozdíl 36 metrů. Celkem bylo použito asi 65 000 m³ betonu a železobetonu a 8 900 tun oceli, plus cca 40 000 m² ocelových štětovnic a 200 km kabelů. Kromě toho bylo v rámci stavebních prací přemístěno kolem 400 000 m³ zeminy.

Stejně jako starý je i nový systém navržen jako soustava kladkostrojů s protizávažími, na nichž je zavěšena vana pro přepravu lodí, a má také čtyři synchronní pohony hřebenem a pastorkem. Vanu, která váží kolem 10 000 tun, posouvá osm pohonů o výkonu 1 280 kW. Pojistka proti pádu vany žlabu je umístěna na každém ze čtyř hnacích bodů, a skládá se ze čtyř





obrovských dělených sloupů s vnitřním závitem. V každém sloupu s vnitřním závitem se při pravidelném používání bez kontaktu pohybuje 10tunový otočný šroub. V případě potřeby se čep automaticky ukládá do dělených sloupeků s vnitřním závitem. Ochranu proti případnému pádu vany obstarávají 4 pastorky, které běží bezdotykově ve čtyřech sloupech s čelistmi matic, které v případě nehody pastorky zajistí.

Vodohospodářské otázky byly hlavními pro rozhodnutí posta-

vit nové lodní zdvihadlo v Niederfinowě. Horní hladina je totiž tvořena vrcholovou zdří vodní cesty mezi Havolou a Odrou. Zdrží se převádí voda z horního Havoly mezi Kreuzbruchem a Malzem, a proto je voda ve vrcholové zdří velmi čistá. Dolní hladina pod zdvihadlem je naopak součástí nádrže staré oderské přehrady u Hohensaaten, jejíž voda vykazuje stopy zemědělského využití Oderbruchu. Vody z těchto ploch by se proto neměly mísit.

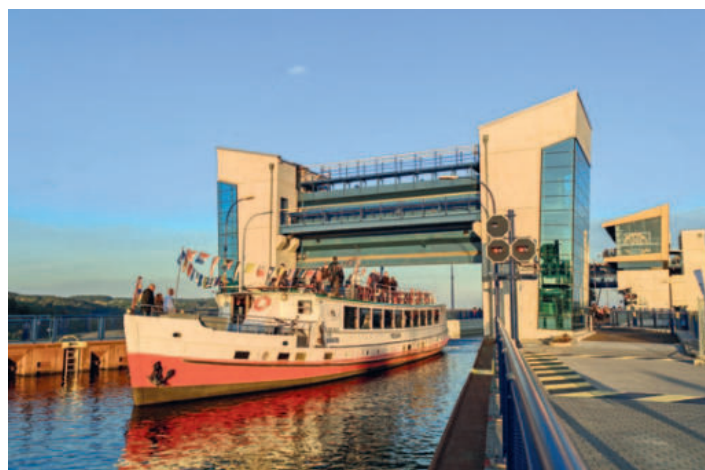
Zatímco pro obsluhu starého systému je zapotřebí pět zaměstnanců na směnu, nové lodní zdvihadlo je navrženo tak, aby fungovalo pouze s jedním vedoucím směny.

Doba výstavby nového lodního zdvihadla byla 14 let (2008–2022). Celkové náklady činily 520 milionů Kč (cca 12,6 miliardy Kč) a plně je nesla Spolková republika Německo. Staré lodní zdvihadlo zůstane v provozu minimálně do roku 2027.

Rolf Dietrich – ředitel WNA Berlin
(Ředitelství pro stavbu vodních cest Berlín)
 s pomocí projektového manažera Wolfa Lauleho



Nové lodní zdvihadlo Niederfinow



Berlín je teď námořní přístav. Obří výtah pomůže dostat lodě třeba i do Česka

Tomáš Kolařík, MF Dnes – 6. října 2022



Od našeho spolupracovníka v Německu – Díky novému obřímu výtahu se dá nyní doplout moderními loděmi ze Štětína po celé Evropě. Jako první tudy proplul ledoborec Frankfurt, i když není nijak velký, protože je určen jen na řeky a vnitrozemské kanály. Ale mohou tudy plout i velké lodě dlouhé jako fotbalové hřiště včetně tankerů.

Berlín se s trochou nadsázky stává námořním přístavem. Je to díky lodnímu zdvihadlu Niederfinow na plavebním kanále Odra-Havola východně od Berlína, které je svými rozměry největším v Evropě. Nové zdvihadlo totiž umožňuje proplutí větších lodí z námořního přístavu Štětín-Svinoústí, a to včetně říčně-námořních plavidel. Lodní zdvihadlo může zvednout víc než stometrové lodě s nákladem 3 000 tun do výšky 36 metrů ve vaně naplněné vodou do výše 36 metrů za tři minuty.

Díky tomuto novému obrovskému výtahu se tak nyní dá doplout moderními loděmi ze Štětína po celé Evropě, třeba i do Česka.

Výtah byl včera otevřen po stavbě, která trvala čtrnáct let a nabrala osmileté zpoždění, protože projekt se neustále upravoval a měnil. To se odrazilo i na rozpočtu stavby, která dosáhla 520 milionů eur (asi 13 miliard korun). Betonová konstrukce pohtila 65 000 kubiků betonu.

Lodní výtah je natolik unikátní, že němečtí inženýři radili čínským stavitelům přehrady Tři soutěsky s jejich 112 metrů vysokým lodním zdvihadlem. Čínští inženýři ovšem dokončili své zdvihadlo v roce 2015.

Východoněmecká stavba obřích rozměrů je zcela zásadní pro vnitrozemskou vodní dopravu v Německu a v Polsku, ale má svůj význam pro vodní dopravu v celé Evropě. Kromě toho rozměry vodních cest umožňují zaplouvání říčně-námořních lodí, které nabraly zboží ve skandinávských přístavech nebo ve Velké Británii.

V posledních 20 letech prošla velkou modernizací síť německých kanálů spojujících Rýn, Labe a nyní i Odru. Byly rozšířeny a prohloubeny kanály, zvednuty mosty, postaveny nové plavební komory a Labe překlenul kilometr dlouhý průplavní most. Staré lodní zdvihadlo Niederfinow, jímž mohly proplout jen menší lodě, ale doteď tvořilo špunt na zmodernizované síti evropských vodních cest táhnoucí se od Francie přes Belgii a Nizozemsko až po východní Německo.

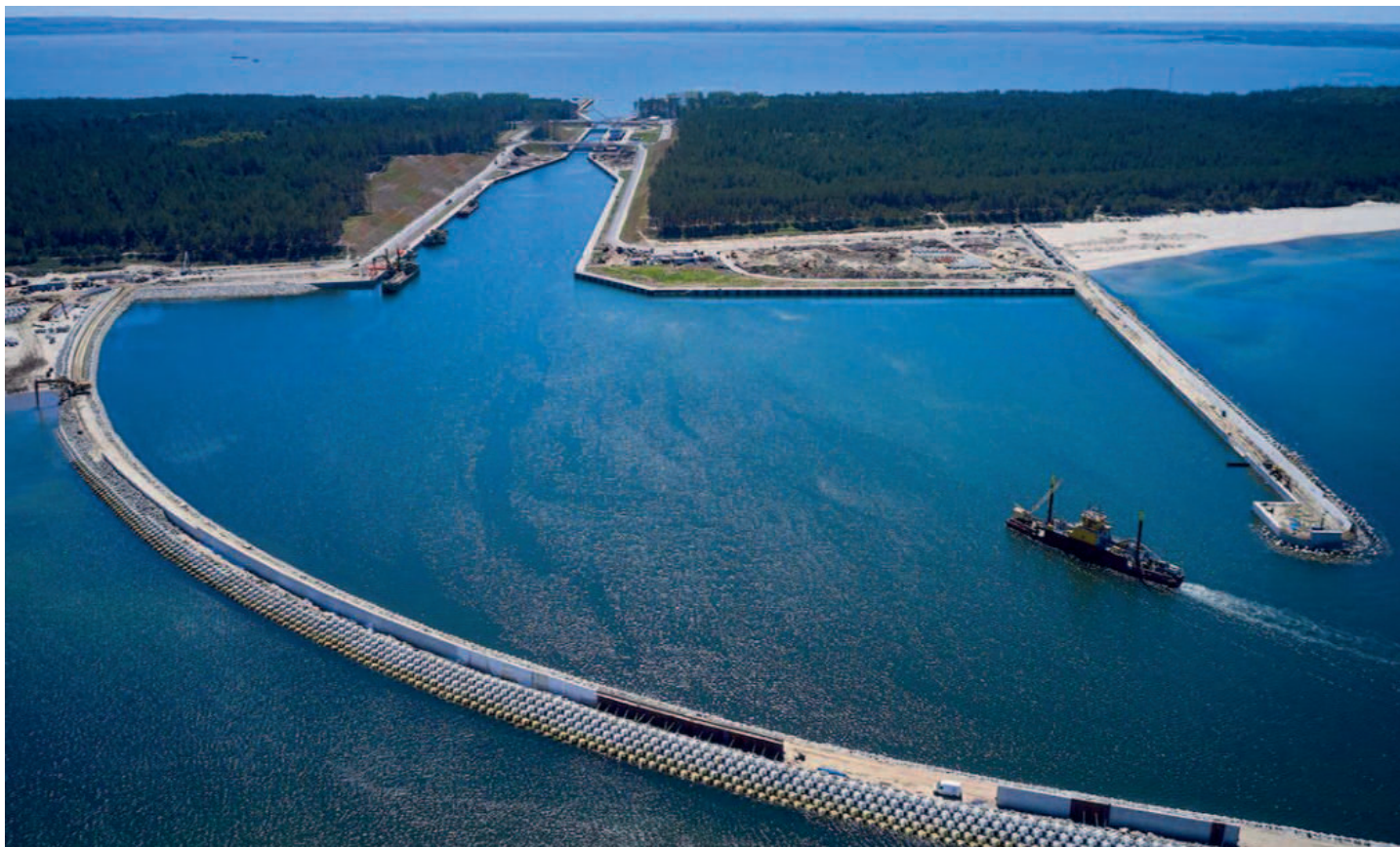
Dokončení lodního zdvihadla se přesně trefilo do doby, kdy se hovoří o potřebě rozšířit dopravní infrastrukturu a diverzifikovat zdroje surovin s ohledem na současnou krizi. S tím také souvisí rozšíření terminálu na zkapalněný zemní plyn v polském Svinoústí, které má již v příštím roce o třetinu zvýšit kapacitu terminálu a také umožnit přepravu LNG říčními tankery po Odře a kanály do Německa a dál do Evropy. A hned vedle LNG terminálu se připravuje stavba velkého námořního kontejnerového přístavu, který také umožní následnou přepravu kontejnerů do vnitrozemí říčními loděmi.

Německý ministr dopravy Volker Wissing tady při úterním slavnostním otevření řekl, že zdvihadlo má i zásadní význam pro životní prostředí: **„Čím více dopravy přesuneme ze silnic na vodní cesty, tím méně kamionů bude na silnicích. Tím snížíme emise, dopravní zácpy a hluk.“**

Jednatel společnosti Evropská vodní doprava SPED a předseda vodní sekce Svazu dopravy a průmyslu Lukáš Hradský dodal, že naposledy pluly české lodě po této trase před 25 lety, ale teď se tam mohou vrátit. Znamená to, že si nyní zákazník bude moci objednat zboží z přístavu Štětín třeba do Berlína, Bruselu nebo do Česka.



Polsko otevřelo nový průplav do Viselského zálivu, aby obešlo Rusko



Průplav přes Viselskou kosu

Po třech letech rozsáhlých prací byl v sobotu 17. září 2022 slavnostně otevřen nový polský průplav spojující baltské moře s Viselským zálivem a námořním přístavem Elbląg. Slavnostního aktu se zhostil prezident Polské republiky Andrzej Duda. „Chci oznámit, že navzdory obtížné geopolitické poloze Polské republiky v této části Evropy po více než tisíciletí, navz-

dory válečným větrům, které nás často srážely k zemi, navzdory milionovým ztrátám v našem národě a navzdory všem protivěnovstvím, navzdory těžkým dobám, navzdory letům komunismu, navzdory všemu, co se za posledních 30 let stalo, Polsko vítězí. Dnes vítězí tady na Viselské kose,” prohlásil prezident Andrzej Duda.



Slavnostní otevření průplavu z Baltského moře do Viselského zálivu



Polský prezident Andrzej Duda slavnostně otevřel nový průplav

Nový průplav podporuje bezpečnost a suverenitu Polska

Podle úřadů je cílem projektu zvýšení ekonomické atraktivity Varmijsko-mazurského vojvodství, zejména města Elbląg a jeho přístavu, jakož i dalších přístavů Viselského zálivu. Prezident Duda zdůraznil, že klíčovým aspektem investice je námořní spojení ze zálivu do Baltského moře, nezávisle na Rusku.

“Otevíráme průplav přes Viselskou kosu, na tento okamžik jsme čekali mnoho let. V tento den získávají lodě volný přístup do

všech přístavů Viselského zálivu, a to nejdůležitější, do námořního přístavu v Elblągu. Tím skončí první a nejdůležitější etapa této investice,” řekl náměstek ministra infrastruktury Marek Gróbarczyk.

Celková délka nové vodní cesty z Gdaňského zálivu přes Viselský záliv do přístavu Elbląg je dlouhá 25 kilometrů. Vodní cesta se skládá z 10 km přes Viselský záliv, dalších 10 km je dlouhá trasa řekou Elbląg a asi 2,5 km měří nový průplav.



Trasa vodní cesty nového průplavu (červeně) do přístavu Elbląg, která obchází ruskou východní část Viselského zálivu



Lidé pozorují první loď proplouvající plavební komorou nového průplavu

Průplav, stejně jako trasa plavební dráhy, bude hluboká 5 metrů. Vodní cesta byla navržena pro plavidla o délce 100 m (lodní soupravy do délky 180 m), šířky 20 a hloubky 4,5 m. První dokončená část investice zahrnuje vybudování ochranného přístavu ze strany Gdaňského zálivu, plavebního kanálu s komorou včetně čekacích stání ze strany Gdaňského zálivu a Viselské laguny, velínu a kapitanátu Nowy Świat s parkovišti a vyhlídkou.

Srdcem investice je plavební komora o délce 230 metrů, šířce 25 metrů a hloubce 6,5 metrů.

Ve druhé a třetí etapě se právě dokončuje modernizace vodní cesty do přístavu Elbląg včetně výstavby nového otočného silničního mostu. Materiál vytěžený při prohlubování plavební dráhy je využíván pro stavbu nového ptačího ostrova ve Viselském zálivu. Všechny práce by měly být dokončeny v roce 2023.



Rozšířování plavební dráhy na řece Elbląg a výstavba otočného silničního mostu Nowakovo



Výstavba nového ptačího ostrova ve Viselské zátocce

VÁLKA NA UKRAJINĚ

Rusové se stahují za Dněpr, přístav Cherson osvobozen

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

Osvobození klíčového námořního a říčního přístavu přišlo nečekaně v pátek 11. listopadu 2022. Více než dva měsíce po oficiálním zahájení protiofenzívy ve směru na Dněpr se během nočních hodin ruská vojska definitivně stáhla (utekla) na východní břeh Dněpru. Chvilu, na kterou Ukrajinci dlouho čekali a na kterou jsem slibit vojákům na frontě, že až osvobodí Cherson, tak opět přijedu. Balím batoh, foťák, helmu a neprůstřelnou vestu a vyrazím na jihovýchodní Ukrajinu.



Cesta do Chersonu

To nejdůležitější z fronty na Dněpru jsem shrnul ve svých reportážích v novinách MF Dnes, které otiskujeme v plném znění:

Cherson se budí z nočních můr (23. 11. 2022)

Také včera se na centrálním náměstí Svobody v Chersonu shromažďovali lidé, kteří oslavovali odchod ruské armády. Mladí s vlajkami podepsanými od vojáků osvoboditelů, lidé, kteří se báli tři čtvrtě roku vůbec vyjít na ulici, si teď fotí selfička s vojáky a děti se snaží získat od zahraničních vojáků a reportérů vlaječky nebo čokoládu. Starší žena Olena mi se slzami v očích říká: „Strašně jsme si oddechli, když Rusové odešli a do města přišli naši vojáci. Nemáme elektřinu, nemáme vodu, ale máme svobodu.“ Při dunění vzdálené dělostřelecké palby dodává: „Ale máme také strach, jestli se budou Rusové mstít a Cherson bombardovat.“ Její slova potvrzují útoky z posledních dní, kdy Rusové ostřelovali přístav i centrum města. Boje v okolí stále pokračují.



Selfie autora s místní obyvatelkou na centrálním náměstí svobody v Chersonu

Celkově Cherson v těchto dnech vypadá jako běžné ukrajinské město. Tím, že se Rusové stáhli bez boje, nečekal jej osud podobný Mariupolu. Při bližším pohledu je znát, že v celém městě ještě nefunguje elektřina a většina obchodů je zavřená. Rusové zničili elektrárny i vodárnu a kritickou infrastrukturu zaminovali. Vodu si tak lidé většinou jezdí nabírat z Dněpru. Do města také proudí humanitární pomoc a lidé stojí dlouhé fronty na jídlo a základní potřeby. Včera dokonce dorazil humanitární konvoj s pizzou.



Lidé si nabírají v centru Chersonu vodu z řeky Dněpr

To, že tu byla ruská okupace, připomínají ještě na několika místech propagandistické plakáty typu „Rusko tu bude navždy“ nebo „Cherson je navěky ruský“. Lidé už si z plakátů nic nedělají a diví se, že si je fotím.



Muž zmetá listí na ulici před ruským propagandistickým plakátem hlásajícím „Rusko tu bude navždy“

Před válkou podporovalo Rusko asi 10 procent obyvatel Chersonu. Navíc zde velkou část populace tvoří etničtí Rusové. „Já pocházím z Ruska, ale celou dobu jsem podporoval Ukrajinu. Když jsem se pokoušel evakuovat svého kamaráda, Rusové po nás stříleli a prostřelili mi nohu,“ říká mi Vitalij na hlavním náměstí. Kdo nestihl odjet na začátku invaze, ještě měl možnost se z Chersonu dostat oklikou přes Krym a Gruzii, ale byla to nebezpečná cesta. Záleželo jen na povaze ruských vojáků hlídajících mosty přes Dněpr, jak se k místním zachovají. Spousta příběhů tak končí tragicky.

Pod tíhou okupace

Jak dopadala na obyvatele Chersonu více než půl roku dlouhá okupace? „Nejdřív jsme se nebáli, chodili jsme do centra na demonstrace a mluvili jsme s ruskými vojáky a snažili jsme se je přesvědčovat, že v naší zemi nemají co dělat. Od dubna Rusové začali po protestujících střílet a zavírat je do vězení. Začalo mučení a vraždění oponentů. Potom se všichni báli vyjít na nákup, lidé raději zůstávali doma, na ulici mohli Rusové zatkout, koho se jim zachtělo, nebo muže odvést do armády. Bylo to strašné období,“ říká mi Káťa, která mě provází po městě.

„Byla to hrozná nuda,“ říkají mi naopak děti na basketbalovém hřišti a shodně dodávají: „Rusové vyrabovali obchodní dům, zavřeli kino. Na ruskou televizi se nikdo nedíval, ani když byla elektřina. Byly jsme pořád venku nebo jsme hrály basketbal.“ Rusko se snažilo místní obyvatele přesvědčit, aby používali rubly, ale lidé stále platili hřívnami a ani o ruské pasy nebyl příliš zájem. Nyní ve městě ještě nefungují banky ani bankomaty. To je problémem zejména pro starší lidi, kteří jsou tak odkázáni na humanitární pomoc. Situace ve městě se nyní i přes trvalý ostřelování zlepšuje každým dnem. Postupně přijíždí humanitární pomoc a lidé si na několika místech v centru mohou nabít telefony nebo se připojit k internetu. Otevírají se některé obchody a každý den je znát, že se do Chersonu vrací normální život.



Co Rusové neukradli to zničili. Potopené říční-námořní lodě v chersonském přístavu

S ukrajinskou speciální jednotkou procházíme místní letiště. Nedaleko ranveje ční rezavé torzo ruského radaru, který zasáhly dvě střely HIMARS. Jeden z vojáků se chlubí, že to byl on, kdo řídil palbu na ruský radar, a ukazuje mi dva hluboké krátery. Ohledně precizního ostřelování ruských cílů ve městě mi říká také moje průvodkyně Káťa: „Mnoho z nás v Chersonu bylo v kontaktu s ukrajinskou armádou a předávalo jí informace o pohybu ruských vojsk, ale i přesné souřadnice strategických



Na chersonském letišti zůstala torza letadel i zbytky ruského radaru, který zasáhly dvě střely HIMARS

cílů, jako bylo velitelství nebo hotely plné ruských důstojníků. V tomto domě zemřeli generál a dva plukovníci při zásahu střelou HIMARS.“



Terminál Chersonského mezinárodního letiště je zcela zničený

Vlak naděje z Kyjeva

Už čtvrtý den přijíždí z Kyjeva „vlak vítězství“. Po jeho příjezdu na nádraží se každý den opakují stejné scény. Evakuovaní se vracejí do Chersonu i přes varování úřadů a se slzami v očích se opět setkávají dlouho rozdělené rodiny. Samotný vlak je umělecké dílo, vagony jsou pomalovány a veselost barev vagonů je v přímém kontrastu s lokomotivou. Na kabinu strojvedoucího jsou navařeny těžké ocelové pláty a před vlakem jsou zařazeny ještě dva nákladní vagony pro případ zaminování trati. Dvanáctihodinovou cestu z Kyjeva lidem zpříjemňuje internetové připojení. Na střeše každého vagonu je nainstalovaný satelit pro příjem signálu Starlink.





V pancéřované kabině lokomotivy "vlaku vítězství"



Rodina se fotí po shledání po měsících okupace na chersonském nádraží

Hustou ranní mlhu nad městem protíná dunění dělostřelectva. Na znovu otevřeném tržišti je ale přesto živo a nikdo si z hlasité kanonády nic nedělá. Jednou začas se ale ozve vzdálená rána z druhého břehu Dněpru a nad městem zasviští střela. Lidé chvíli poslouchají a po zaznění exploze si tiše oddechnou, že je nezasáhla. Život jde dál. Přesto je nebezpečí reálné, jen včera zabila ruská raketa jednu ženu a několik dalších těžce zranila přímo v centru Chersonu. Ještě vážnější situace je v okolí Antonivského mostu, lépe řečeno v okolí toho, co z něj zbylo. Ze dvora jednoho z domů se najednou vznese dron a plnou rychlostí míří na druhou stranu. Káťa mi říká, že je to náš dron, že je to v pohodě. Po pár minutách se ozývá dělostřelecká palba a ukrajinské granáty dopadají na ruské pozice na druhé straně řeky. Rusové opětují palbu a na okolí mostu dopadají granáty, zatímco se krčíme za betonovými pilíři zničeného mostu. Hned před námi zeje v mostě obrovská díra a v řece leží potopené lodě, po kterých přes řeku přeběhli poslední ruští vojáci. Pak most vyhodili do vzduchu, aby ztížili postup ukrajinské armády. Ruští vojáci, kteří nestihli utéct po provizorním pontonovém mostě, museli přeplavat. Všude podél řeky se tak válejí uniformy, vojenská obuv a zbraně.

„Poženeme Rusy, ani na Krymu se nezastaví“ (25. 11. 2022)

Předměstí Chersonu připomíná město duchů. Projíždíme plnou rychlostí kolem zničených domů. Zůstává zde jen několik místních obyvatel. Rusové předmostí neustále ostřelují. Zdržovat se tu na ulici je doslova o život. Míjíme bývalé ruské kontrolní stanoviště s vraky ohořelých cisteren a hned pod mostem vidíme následky ruského ostřelování. Rozstřílené auto s krvavými obvazy válejícími se okolo. Civilní auta pod Antonivským mostem projíždějí plnou rychlostí. Nechtějí dopadnout stejně. Pod mostem potkáváme vojáky, říkají nám, že dnes je celkem klid, že se podařilo Rusy vytlačit od mostu, ale že máme být opatrní kvůli nebezpečí ostřelovačů. I když je most zničený, stále je to strategické místo a v jeho okolí se bojuje. Přicházíme pod mostem k řece. Most nás alespoň trochu chrání před ruským dělostřelectvem. Pod ním se válí ohořelá auta a rozstřílená loď. Za ní zeje obrovská díra. Rusové při ústupu vyhodili do vzduchu tři pilíře a spolu s nimi zmizelo 100 metrů mostu.

Proti proudu se o zbytky mostu opírá řada napůl potopených říčních člunů, které Rusové spojili a vytvořili z nich náhradní přemostění za most ostřelovaný raketami HIMARS. Ale i ná-



Antonivský most Rusové odpálili během ústupu na východní břeh Dněpru

hradní most dostal zásah ukrajinskými přesnými raketami. Rusové jej využili jen při samotném ústupu, kdy přes něj vojáci doslova přeběhli a několik nákladních aut bylo zničeno dělostřeleckou palbou. Ukrajinské speciální síly podnikají výpady na druhý břeh, aby donutily Rusy držet se od Chersonu co nejdál. Ve vodě se lesknou kulometné pásy a protitankové rakety. Jednoho z prvních vyloďení na druhém břehu Dněpru se zúčastnil jako operátor dronu také český dobrovolník bojující v ukrajinské armádě Lukáš „Mikro“ Růžička. Čech mezi ukrajinskými vojáky „Věděli jsme, že na druhé straně řeky jsou Rusové, jenom jsme si nebyli jistí, ve kterých domech u řeky se schovávají. Já měl za úkol průzkum dronem. I když jsme prozkoumali celé okolí, museli jsme území vyčistit osobně,“ říká Lukáš Růžička.



Pod ochranou Antonivského mostu. Kolem dopadají dělostřelecké granáty a my shlížíme na spoušť, kterou po sobě Rusové zanechali

„Vylodění na druhém břehu jsme připravovali několik dní. Před odplutím jsme kulometry a raketomety pokropili domy na protějším nábřeží, naskákali na čluny a vylodili se. Ze začátku šlo všechno hladce, prozkoumávali jsme opuštěné domy i prázdné ruské zákopy, ale pak na křižovatce na nás zahájili Rusové palbu z oken protějšího domu a my palbu opětovali. Rusové se stáhli, ale opět nás ostřelovali a jednoho z našich vojáků zranil šrapnel. Stáhli jsme se, ale Rusové jsou díky těmto akcím zase o kus dál od Chersonu,“ líčí mi dronař „Mikro“ bojující v situaci.



Český dronař „Mikro“ na pozici před útokem na druhý břeh Dněpru



Z rákosí se u mostu náhle objevuje skupina tří ukrajinských vojáků. Jeden z nich je celý mokrý od bahna a drží v ruce dron, který má omotané vrtule trávou. Vojáci spěchají a za poloběhu mi říkají, že se Rusové na ně zaměřují a raději po splnění mise naskakují do auta a plnou rychlostí ujíždějí pryč od mostu, než v okolí zase začnou dopadat granáty.

Podívaná na válku

Obyvatelé Chersonu musí každý den poslouchat neustálou dělostřeleckou palbu. Už si na tuto každodenní realitu pomalu zvykají a čím dál více lidí se odváží dokonce ostřelování pozorovat. Nejlepší místo pro tuto abstraktní podívanou je park Osvobození, který leží na kopci nad Dněprem.

Velká socha ženy symbolizující „slávu“ shlíží přes řeku na ruské pozice. Druhý symbol tohoto kopce, televizní věž, kterou ještě nedávno používala ruská propaganda, se válí napříč parkem. Rusové zničili všechny zásadní prvky civilní infrastruktury.



Zničený televizní vysílač v Chersonu

Spolu s místními sleduji z mramorového schodiště nad řekou dělostřelecký souboj. Za námi se ozve ohlušující rána, po chvíli je v dálce vidět záblesk exploze a po zásahu stoupá sloup černého kouře. Z lesa na obzoru se chvíli poté vznese řada raket a ty se snášejí na předměstí Chersonu v okolí Antonivského mostu. Dnes právě zde byl zaznamenán útok fosforovou municí.



Socha „slávy“ v parku vítězství shlíží na okupovaný východní břeh Dněpru

Poděkování Česku

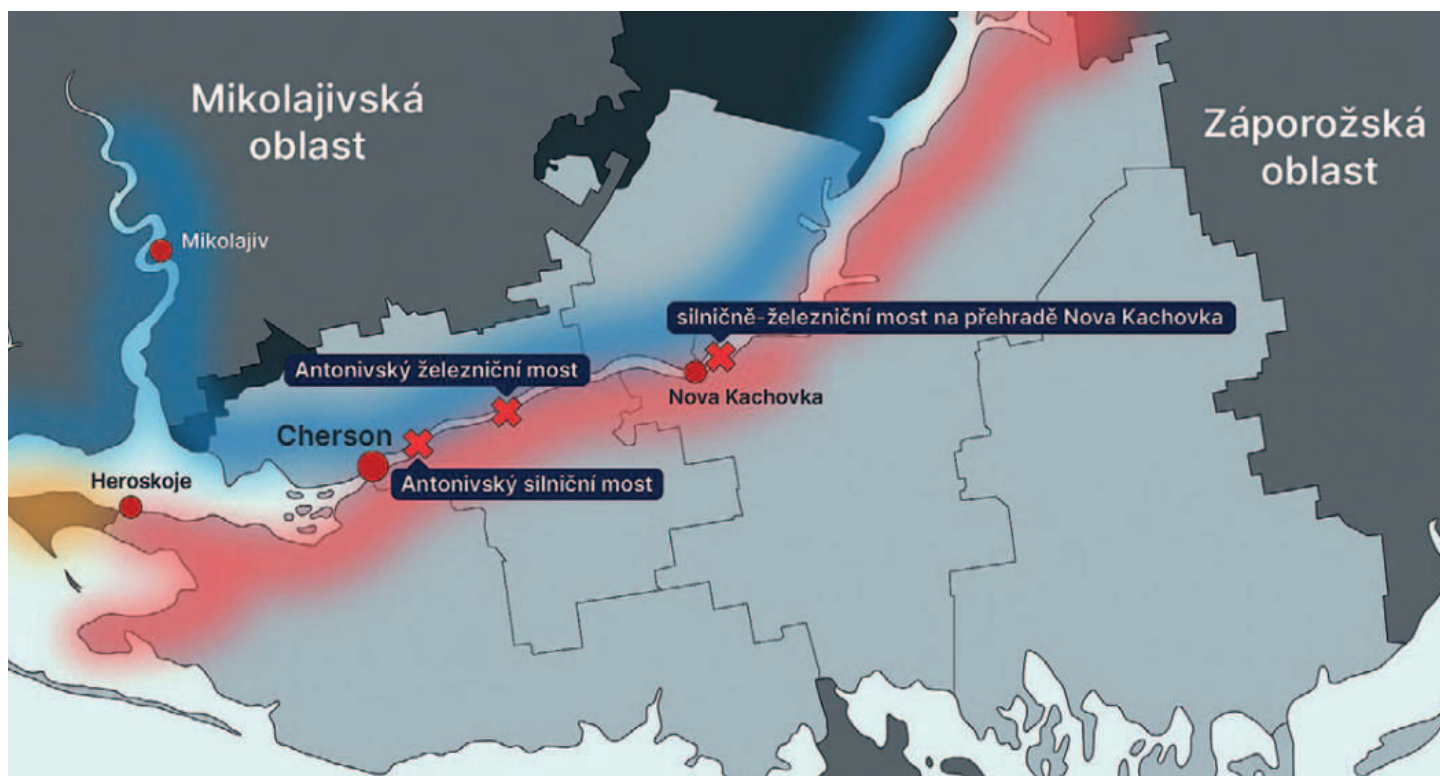
Obyvatelé Chersonu mi neustále děkují za pomoc. Za vojenskou i humanitární pomoc, kterou Česká republika Ukrajině poskytla. Lidé zde byli sice pod ruskou okupací, ale stále sledovali ukrajinské zprávy a každý zásah rakety HIMARS byl pro ně povzbuzením a vzkazem, že na ně Ukrajina nezapomněla. Když se setmí, v parku nedaleko památníku září jako jediné místo v okolí zatemněného města kavárna. Jdu se zeptat místních, jestli se nebojí, že je Rusové mohou vidět. Čtyřicátník Jura, který stojí za barem, mi říká: „*Bojíme, ale jsme rádi, že už můžeme ven, že máme svobodu.*“ Ozve se ohlušující exploze, zatřesou se okna, ale Jura se usměje a dodá: „*Za jednu střelu vypálenou na Cherson naši vojáci střelí po Rusech desetkrát. Brzy vyženeme Orky (skřety, jak zní posměšné ukrajinské pojmenování Rusů podle Tolkiena, pozn. red.) z druhého břehu a pak už se nezastaví ani na Krymu.*“



Muž se dívá od památníku osvobození na okupovaný břeh Dněpru

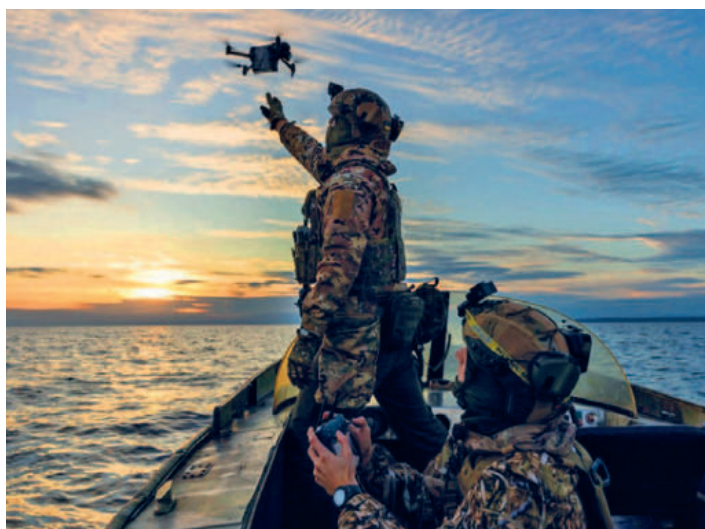
Ukrajinci bojují o Kinburnskou kosu v ústí Dněpru - Velká bitva o malý kus země (3. 12. 2022)

Ukrajinci bojují o klíčovou Kinburnskou kosu u Dněpru. „*Salva raket, které slyšíme startovat za vesnicí, a následně pak jejich exploze na Ruskem okupovaném poloostrově potvrzují, že tento úzký pruh pevniny v ústí Dněpru je strategickým cílem ukrajinské armády,*“ líčí hrůzy války na vlastní kůži reportér z frontové linie v Chersonské oblasti.



Mapa ústí řeky Dněpr v Chersonské a Mykolajivské oblasti

V prvních dnech po osvobození Chersonu zaplavila sociální média videa ukrajinských speciálních jednotek, jak překonávají v brzkých ranních hodinách ústí řeky Dněpr na písčnou Kinburnskou kosu. Diskusi o tom, co se na tomto strategickém poloostrově v ústí Dněpru do Černého moře skutečně děje, přizvilo vedení ukrajinského jižního vojenského okruhu, které před několika dny potvrdilo, že na Kinburnské kose skutečně probíhá „vojenská operace“. Rozhodl jsem se proto dostat k tomuto místu co nejbližší a podívat se, jestli je možné alespoň částečně prověřit tyto zvěsti.



Na hlídce. Příslušníci ukrajinské armády během hlídkové mise v ústí Dněpru v Chersonské oblasti

S mojí průvodkyní Kaťou míříme z Chersonu na jihozápad podél řeky Dněpr. Vjíždíme do horké zóny. Nejenom ruská dělostřelecká palba, ale také miny jsou velký problém. Proto je nám po chvíli diskuse na kontrolním stanovišti ukrajinské armády přidělen policejní doprovod.

Vyjíždíme na osvobozená území. V mlze na polní cestě se jako přízrak vynoří ukrajinská samohybná houfnice Gvozdika (karafiát) a plnou rychlostí si to zamíří na útesy nad Dněprem. Ve vesnici za námi se následně ozývají exploze ruských granátů. Včera tady na návsi zabily několik místních obyvatel. Vražedný souboj dělostřelectva tu probíhá nepřetržitě.



Ukrajinská samohybná houfnice 2S1 Gvozdika

Spolu s policií přijíždíme po rozbombardované silnici do vesnice Oleksandrivka, která byla jednou z nejvíce postižených boji na chersonské frontě. Projíždíme vesnicí, kde je snad úplně každý dům poškozen nebo zničen. Před válkou tady žilo asi tisíc obyvatel. Nyní jsou jich tu jen desítky, většinou jsou to starší „bábušky“.



Zničený ruský obrněný transportér s označením „Z“

Potkávám dvě typické bábušky před pobořeným domem v centru obce. Obě se jmenují Marie. Okolo nich běhá asi dvacítká psů. „Krmíme psy, v celé ulici jsme zůstali sami. Musíme se o ně starat. Před válkou tu byl klid, pak přišli Rusové a fronta probíhala přímo naší vesnicí. Rusové pak hledali dům od domu mladé muže a řadu z nich popravili. Jen tak. I mého zete zastřelili a pohřbili ho v jeho domě ve sklepě, zatímco se tam utábořili. Teď už bude zase lépe. Naši vojáci nám přivezli telefon a my se můžeme spojit s našimi rodinami,“ říkají.



Z domů jsou trosky. Bábušky se shodným jménem Marie před poničeným domem ve vesnici Oleksandrivka na břehu Černého moře

Po úzké hrázi vede z vesnice na jih silnice plná děr po dělostřeleckém ostřelování, musíme jet přesně ve stopě policejního auta. Nesmíme vyjet z cesty, protože všude okolo ní leží protitankové miny. Pyrotechnici právě odminovávají okolí cesty. Jak pomocí detektoru, tak pomocí tyčí prozkoumávají okolní terén. Podle Volina, jednoho z vojenských pyrotechniků, potrvá odminování této oblasti ještě týdny: „Našli jsme tu už padesát min, ale práce jsou teprve na začátku. Jak vidíte, je to tu obrovské bitevní pole plné min a hned za námi je vesnice, kde je spousta zničené vojenské techniky a nevybuchlé munice.“



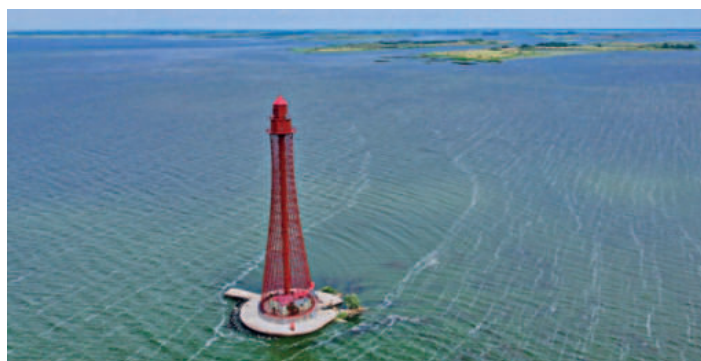
Všude miny. Pes shlíží na zaminovanou pláž u obce Oleksandrivka v ústí Dněpru do Černého moře

Vojáci na pláži nechtějí operaci na druhém břehu zátoky komentovat, ale salva raket, které slyšíme startovat za vesnicí, a následně pak jejich exploze na Ruskem okupovaném poloostrově potvrzují, že tento úzký pruh pevniny v ústí Dněpru je strategickým cílem ukrajinské armády. Operační velení Jih nedávno na svém Facebooku uvedlo, že zde zničilo ruskou základnu: „Sedm tanků a dva obrněné transportéry byly demilitarizovány a základna byla zničena.“



Zničené obrněnce na plážích Dněpru u Oleksandrivky

Podle neoficiálních informací byly na Kinburnském poloostrově osvobozeny tři vesnice. Bojové operace nyní podle armády komplikují bouře a silný vítr a také složitá geografická poloha. Ukrajinská armáda také potvrdila, že právě z tohoto místa ruská děla ostřelovala přístavy Mykolajiv a Očakiv a ohrožovala i námořní lodě pod cizí vlajkou ze země jako Panama, Turecko nebo Marshallovy ostrovy. V současné době se projednává otázka zapojení mykolajivského přístavu do „obilného koridoru“. Následně se přesouváme do obce Stanislav, která leží na výběžku země nejbližší ke Kinburnskému poloostrovu v této oblasti. Spolu s policejní ochrankou vstupujeme na potopené lodě, které slouží jako vinolamy malého rybářského přístavu, a sledujeme vzdálený druhý břeh ústí Dněpru, kde se v dáli z mlhy na „ruském“ břehu zátoky vynořuje Adžyholský maják, jeden z nejvyšších na světě.



Adžyholský maják - jeden z největších na světě

Náš pravý břeh je dobře hlídáný ukrajinskou armádou, ale na pláži samotné je klid. Místní rybáři si z války nic nedělají a dál loví ryby mezi potopenými loděmi, které tvoří bariéru přístavu. Za námi je už jen široká hladina zálivu řeky Dněpr. Mírumilovnost místa narušuje hluk dopadajících ukrajinských granátů na druhý břeh. Rybáři mi říkají: „Dneska to lítá na druhý břeh, včera dopadaly granáty i na naši vesnici. Naši jim dávají pěkně na frak. Rusové se dlouho neudrží.“ Podle vojáků, se kterými jsme se setkali, musí Kinburnská kosa okupovaná ruskou armádou padnout každým dnem. Zřejmě ji ale čeká podobný osud jako Hadí ostrov. Po vyčištění od ruských vojáků ji raději ukrajinská armáda nechá prázdnou. Území nikoho, které nebude nikoho ohrožovat, ani faunu a flóru zdejšího národního parku.



Rybáři ve vesnici Stanislav naproti Kinburnskému poloostrovu

Nebezpečí z nebe

I když se zdá, že na tomto úseku fronty mají Ukrajinci navrch, stále obezřetně střeží pravý břeh. V rákosí na břehu Dněpru pozorně sledují oblohu dva vojáci, jeden s protiletadlovou střelou, druhý s dalekohledem. Mladý voják „Joker“ nám popisuje svou práci: „Hlídáme pravý břeh Dněpru před nízkou letícími cíli. Máme k tomu tyto přenosné protiletadlové střely. Už jsme jimi sestřelili několik dronů a také zasáhli stíhačku Su-25,“ chlubí se voják a ukazuje nám obsluhu raket.



Vojáci střeží západní břeh Dněpru s protiletadlovými raketami

Zatím je klid. Krátce po návratu do Chersonu se nám ale připomíná nebezpečí raketového útoku. Zrovna když stojím na dvoře našeho domu, zasviští nad městem první střela, po chvíli se ozve ohlušující výbuch v centru města. Za chvíli další a další rakety. Tlakové vlny rozezní ve městě alarmy aut, které nahrazují sirény leteckého poplachu. Ty jsou kvůli zničenému elektrickému vedení nefunkční. Většina lidí se tak o leteckých útocích dozvídá přes aplikaci na telefonu. Ta houká každou chvíli, ale tento raketový útok nepředpověděla. Po chvíli se dozvídáme, že útok byl fatální. Vyrazíme na místo. Všude rozbité sklo, na chodnících krvavé louže. Hlouček lidí na místě se nám snaží vysvětlit, že někde leží mrtvý člověk. Jdu s nimi, ale vůbec

A na závěr několik fotografií z donbaského Bachmutu, který sice neleží na veletoku, jen na malé říčce Bachmutce, ale nyní čelí masivnímu ostřelování ruské armády. Říká se mu ukrajinský Verdun:



Hasiči jsou skuteční hrdinové. Riskují životy pod palbou, aby zachránili, co ještě z Bachmutu zbylo



Tank T-72 projíždí okolo protitankových zátarasů v centru Bachmutu



Holčička si hraje s kusem rakety v centru Chersonu



Následky raketového útoku na sídlišti v Chersonu

nevím, co mám od procházky po zničeném sídlišti čekat. Pod botami nám křupe sklo a trosky ze spadlých částí domů. Ze vchodu jednoho činžáku čouhají černé boty. Podívám se za roh. V kaluži krve leží starší paní, kterou už někdo překryl kobercem. Už jí není pomoci. Zabíjely kazetové bomby a ty jsou opravdu smrtící. Konečná bilance útoku je 11 mrtvých a desítky zraněných. Ráno se na místo útoku vracím. U trosk domů mě sleduje paní, jak fotím. Přichází ke mně a říká mi, ať to pořádně zdokumentuju, protože to jsou válečné zločiny, a dodává: „Hlavně nám pošlete protiletadlovou ochranu. Musíme ochránit naše města před takovými hrůzami.“



Starší muž vede kolo po zničeném mostě přes řeku Bachmutku ve městě Bachmut



Vojenská zdravotnice ošetřuje zraněného vojáka v bachmutské nemocnici

HISTORICKÁ (NE?)ODPOVĚDNOST VLÁDY

Ing. Petr Forman

Současná koaliční vláda České republiky vtělila do svého programového prohlášení z ledna 2022 mj. tyto dvě věty: **„Zastavíme práce na projektu kanálu Dunaj–Odra–Labe. V místech, kde nebude účelné plánovat budoucí vodní díla, uvolníme současnou územní ochranu“** (str. 41).

V dokumentu, jako je program vlády, není samozřejmě prostor na vysvětlování „co, jak a proč“. A tak se můžeme jen domýšlet, kteří aktivisté z té či oné politické strany tento záměr prosadili. Populismus totiž, na rozdíl od idejí a racionálních cílů, není v tomto případě doménou konkrétní politické strany, ale spíše konkrétních jednotlivců. Zpravidla se nejedná o to být „pro něco“, ale častěji „proti něčemu“. To je o hodně jednodušší, a krátkodobě velmi funkční taktika. Dlouhodobě se ovšem podobnými akty „zadělává“ na budoucí problémy různého druhu. Aniž bych se chtěl vézt na aktuální vlně, nelze pominout fakt, že řada z nás „hloupých techniků“ například varovala před riziky nekompletní energetické politiky i neperspektivní dopravní politiky, ale málokdo to chtěl slyšet. Dnes, bohužel, budeme muset klopotně a bolestně doplácet na zbytečné chyby, a to všichni, bez rozdílu, zda za to můžeme, či nikoliv.

Naštěstí, chtělo by se říci, si současná vláda připravila i nástroj, jak dalším zbytečným chybám předcházet, nebo je alespoň zmírnit. Na jiném místě vládního programu (str. 8) totiž uvádí **„Do první poloviny roku 2022 připravíme dopadové studie pro jednotlivé návrhy a totéž budeme iniciovat i vůči Evropské komisi“**. To naopak implikuje velmi odpovědný přístup ke složitějším tématům, a chce se věřit, že se nejedná jen o nástroj „proti zlé EU“, ale o nástroj bez zjednodušujících konotací.

Zrušení územní ochrany vodního koridoru Dunaj–Odra–Labe zcela jistě nepatří k tématům, který by nezasloužil **pořízení dopadové studie**, jak vládní prohlášení anoncuje. Byť se totiž jedná o především tuzemský projekt, jeho význam je evropský, a navíc nemá alternativu. Proto je také uveden v řadě evropských dokumentů, často pod heslem „chybějící spojení“.

A protože se jedná u dílo mnohoúčelové a politicky i hospodářsky multidimenzionální, musí se příslušná dopadová studie zabývat celou řadou souvislostí – uvedme alespoň ty základní: dopravně kapacitní problematika, cenové otázky v přepravě zboží, mezinárodní vztahy, evropské souvislosti, smluvní pozadí, environmentální situace, vodní hospodářství – a jistě i další.

1) Dopravně kapacitní problematika a EGD

European Green Deal (dále EGD) předpokládá k roku 2050 **převedení 75 % přeprav ze silniční dopravy na železnici a vnitrozemskou plavbu**. Připomeňme si, že v roce 2020 obstarávala v ČR **silniční doprava 61,2 % nákladních přeprav**, železniční doprava 29,7 %, vodní doprava pouhých 1,1 %; zbytek obstarávaly především produktovody a částečně přeprava letecká. Pokud by ČR myslela své přihlášení se k EGD vážně, a přitom zadusila možnost využívání vodních cest, pak by musely oproti současnosti **české železnice zvýšit výkony 3,5x**. Přitom již dnes nemá nákladní železniční doprava na hlavních tratích prakticky žádné volné kapacity, o posílení 3,5

x nelze reálně hovořit. Nejinak je tomu i na návazných německých tratích, kdy SRN např. pro rok 2022 poskytla pro české dopravce jen 85 % požadované kapacity. Ani současně platná Dopravní politika ČR (s výhledem do roku 2050) nijak významně železnici neposiluje, a ani VRT na kapacitním deficitu mnoho nezměnily.

Problematiku kapacit dopravních oborů a soustavy jako celku je tedy nutné pečlivě a odpovědně posoudit.

2) Cenové otázky aneb kdo odpovídá za cenu přeprav?

Od roku 2027, jak upřesnilo české předsednictví v prosinci 2022 (uvádí se i 2027) bude nákladní silniční doprava zatížena variantou „emisních povolenek“, přičemž se dá očekávat, že jejich cena postupně poroste. Pokud tedy neučiníme hmataitelný pokrok v kapacitě železnic a vodních cest, zdraží se veškeré nákladní přepravy. Ve svém důsledku to znamená, že se nevyhnutelně zdraží veškeré zboží. Nečinnost současné reprezentace v tomto směru (či Hérostratovský syndrom některých politiků) samozřejmě odnesou občané až za několik let, jako v případě energetiky... **Otázky vývoje (prognózy) cen přeprav a dopadu na ekonomiku i občany v současnosti neřeší žádný rezort, což by měla dopadová studie zajistit.**

3) Mezinárodní vztahy

Komplikovanost současné mezinárodní situace není zapotřebí zdůrazňovat. S tím ale nutně souvisí i hluboká přeměna tras toků zboží (od surovin a stavebnin až po potraviny a spotřební zboží). Nelze asi očekávat, že se vztahy s Ruskem v dohledné době zlepší. Z hlediska dlouhodobého je jistě pozitivní, že se ČR explicitně hlásí ke spolupráci v rámci **Trojmoří (vládní prohlášení - str. 25)**, tedy I3S. Vodní koridor D-O-L patří mezi prioritní projekty této iniciativy, a dlužno zdůraznit, že jej mezi ně zařadilo **Polsko** (ČR se připojilo později), a to zejména pro posílení spolupráce (nejen obchodní) ve směru Sever–Jih. Obě tyto okolnosti, tedy jak **změnu přepravních proudů**, tak i **podporovanou spolupráci v rámci I3S. je nutné v Rámci dopadové studie posoudit velice odpovědně.**

4) Evropské souvislosti

Není to pouze EGD (viz výše), kde se volá po větším uplatnění vnitrozemské plavby. V poslední době to bylo např. **Usnesení Evropského parlamentu** ze dne 14. září 2021 o cestě k vnitrozemské vodní dopravě v Evropě, která obtoží v budoucnu (2021/2015(INI)) – toto usnesení bylo následně předáno Komisi a Radě. V preambuli se mj. uvádí cca 25 unijních dokumentů (!), podporujících vnitrozemskou plavbu a vodní cesty. **EU** zařadila D-O-L do důležitých vodocestných projektů již v roce 1993 (TEN-T/Inland Waterways). Podstatné je ovšem to, že D-O-L byl součástí přístupové smlouvy ČR k EU v roce 2004, za českou stranu podepsané pp. Klausem, Špidlou a Teličkou. Tak byl projekt vložen do mapových a posléze i textových částí programu transevropských dopravních

sítí (TEN-T). V roce 2011 ovšem konkrétní pracovníci MD požádali DG Move (a to v rozporu s platnými usneseními vlády ČR!) o pozastavení DOL v TEN-T do doby „zpracování studie proveditelnosti“. Tu ovšem dnes máme. **Také tyto souvislosti je nutné v rámci dopadové studie řádně zvážit.**

5) Další smluvní pozadí:

Vodní koridor Dunaj-Odra-Labe je předmětem řady evropských dokumentů a smluv, např. **AGN** (Evropské dohoda o hlavních vnitrozemských vodních cestách mezinárodního významu), **Modrá kniha dopravy** (2006), doporučení **EHK/OSN** (1994) a další. Jmenovat lze i Panevropská konference o vnitrozemské vodní dopravě (Rotterdam 09/2000) **doporučuje podporovat úsilí k realizaci spojení D-O-L**, nebo Rozhodnutí **Evropského parlamentu a Rady** č.661/2010/EU o hlavních směrech Unie **pro rozvoj transevropské dopravní sítě** v části 4 (Sítě vnitrozemských vodních cest a vnitrozemských přístavů), kde je spojení Dunaj-Odra-Labe zahrnuto v mapových podkladech Evropy a u států ČR, SR a Rakouska. **I tyto smlouvy a dokumenty bude vhodné prověřit v dopadové studii.**

6) Environmentální situace

Environmentální otázky jsou jednoznačně nejzneužívanějším instrumentem současnosti. Přitom vnitrozemská plavba je na evropské úrovni soustavně podporována především **z environmentálních důvodů**. Již dnes je tento dopravní obor prakticky nejšetrnější z hlediska hlučnosti (z hlediska člověka nejškodlivější externalita), znečištění vod (povrchových i podzemních), produkce polétavých částic, nehod (včetně smrtelných úrazů) exhalací a kongescí. Výjimkou je produkce CO₂, kde je plavba na druhém místě za elektrifikovanou železnicí, což se ovšem jednoznačně změní nutným přechodem na alternativní pohony – nejspíše vodík (zde je nutné podpořit cílený výzkum a vývoj).

Na druhé straně je samozřejmé, že každou větší stavbu je nutné velmi dobře promyslet, vyprojektovat i vybudovat tak, aby škody na životním prostředí byly minimální, nebo nejlépe žádné. Kdo se opravdu věnoval nezaujaté četbě Studie proveditelnosti vodního koridoru Dunaj-Odra-Labe, tak museli uznat, že zpracovatelé při práci odvedli ohromný objem velmi odpovědné práce. Když pak návrh vyhodnotili podle Hesenské metody, byl jistě pro mnohé překvapivý: výstavbou D-O-L hodnota biotopů v jeho trase nepoklesla, ale naopak vzrostla o více než 1,5 mld. Kč! Další položkou jsou nepochybně tzv. ekosystémové služby, které měly hodnotu v řádu desítek mld. Kč/rok. Dlužno poznamenat, že tyto přínosy nebyly do ekonomického hodnocení zařazeny, ačkoliv oponenti (včetně některých významných politiků) tvrdili opak – a to i poté, co byli konfrontováni s pravdou... **Každopádně řádné a nezaujaté prověření této problematiky rovněž patří do dopadové studie.**

7) Vodní hospodářství:

D-O-L má velký vodohospodářský potenciál, bohužel v rámci Studie proveditelnosti nebyla tato část ze strany MD zadána, a to zcela vědomě. Jedná se zejména o **omezení odtoku z ČR za současného zvýšení objemu retence** (v současnosti je k dispozici objem, který představuje 4,24 % ze srážek, respektive 15,03 % z odtoku). Kromě toho každá vodní plocha má příznivý účinek na **mikroklima a regionální**

srážky, což přispívá k čelení důsledkům **klimatických změn**. D-O-L také umožňuje redistribuci vodních zásob mezi povodími, a také sezónní plnění některých existujících, nebo plánovaných vodních nádrží. To vše by zadržetí vody na území ČR velmi prospělo.

Další oblastí je možnost zřízení **přečerpacích vodních elektráren**, které jsou nutnou komplementaritou růstu instalace obnovitelných zdrojů elektrické energie (OZE), které pracují nepredikovatelně, a je tedy nutné mít rozsáhlé kapacity na ukládání a opětné vydávání energie, vyrobené z OZE. Žádné dostatečně kapacitní, a přitom environmentálně šetrné způsoby neexistují. Zato systémový nedostatek těchto kapacit dnes pocítujeme neobyčejně naléhavě.

Obavy z ovlivnění **úrovně podzemních vod**: Tato problematika se „umí“ úspěšně řešit již více než 100 let. Například projektanti na Labsko-vltavské vodní cestě velmi přesně kalibrovali hladiny v jezových zdržích tak, aby zejména zemědělci měli z výstavby profit, a nikoliv újmu. Dnes je to ještě snazší proto, že podzemní proudění a jeho úpravy lze počítačově modelovat. To se ukázalo například při sporu o důl Turów. Ti, co jezdí po obcích a straší ztrátou vody ve studních buď nevědí, o čem hovoří, nebo to dokonce vědí, a tím hůř. Chybou bylo pouze to, že řešení podzemních vod nebylo zadáno ze strany MD do Studie proveditelnosti. Pravda, to do úrovně Feasibility study asi nepatří, nicméně vzhledem k úrovni diskuzí na toto téma se daly podobné věci očekávat. **Tyto pasáže by měla dopadová studie jednak doplnit, jednak posuzovat komplexně, protože ve Studii proveditelnosti nebyly zadáním vůbec zahrnuty.**

ZÁVĚREM

Každá vláda je vládou proto, aby plnila povinnosti, které se zpravidla shrnují do slov „společenská smlouva“. Rámec takové smlouvy politologové často charakterizují jako **základní povinnosti**, kterými je zajistit podmínky pro to, aby lidé žili v **bezpečí**, neměli **hlad**, netrpěli **zimou** a měli **střechu nad hlavou**. Tyto základní „banality“ mají samozřejmě v každé éře poněkud odlišné vnější rysy, ale obsahově platí bezesbytku. Nepochybně to předpokládá i to, že vedoucí činitelé (nebo jejich okolí) mají dost představitosti, která jim umožní anticipovat i možné havárie zaběhnutých procesů. Pokud se spolehnou jen na věčně svítící slunko, pak případné kolize mají daleko hlubší průběh a daleko více obětí.

Nynější energetickou krizi lze chápat jako ilustraci takových problémů. Již léta řada odborníků (technokratů?) poukázala na nutnost některých technických zařízení, která by komplementárně doplňovala žádoucí rozvoj obnovitelných zdrojů energie, a zajišťovala stabilitu elektroenergetické sítě. Varování však byla marná, a problém se záplatoval plynovými elektrárnami. Ty ovšem umějí řešit jen jednu část „rovnice nerovnováhy“, navíc za cenu již dříve patrných geopolitických (ale i cenových) rizik. Výsledkem je větší krize, než musela být, a větší dopady na životní úroveň a celou ekonomiku, než bylo nutné.

Nejen energetika, ale i doprava má svá úskalí. Názorně jsme to viděli například při havárii v Suezském průplavu, ale známe i jiné, geograficky i existencionálně bližší zádrhly. Nedávno jsem se zúčastnil „kulatého stolu“ o nákladní dopravě v Praze. Jeden z účastníků vznesl tezi, že proporce mezi dopravními způsoby by měl řešit trh. Tato teze má jistě svou platnost, pokud má trh šanci vzniknout. Jenže ve městě, kde se trh systematicky (byť asi nevědomě) unilateralizuje tím, že

se ruší nákladová nádraží a reglementují přístavy, nemohou železnice a vnitrozemská plavba tržně obstát, protože nemají podmínky pro efektivní provozování. Výsledek je úděsný: 97,5 % přeprav v Praze zajišťují nákladní automobily, jen 2 % železnice a pouhých 0,5 % plavba. V oněch pražských 20 milionech tun za rok jsou přítomny i velké objemy stavebních hmot, rubaniny atd., tedy komodit, které by jistě patřily na koleje nebo na vodu. A bude hůř! Pražský stav je dobrou charakteristikou malé koncepčnosti dopravních počinů a očekávání v tuzemsku. Praha například má výtečnou koncepci veřejné dopravy osob, a do značné míry ji naplňuje. Ale pro nákladní dopravu koncepci nemá, a je to znát.

Pro republiku ministerstvo dopravy cyklicky aktualizuje a vládě předkládá dokument Dopravní politika (...), ale kromě aktuálních letopočtů a dobových hesel se jedná víceméně o systém „copy page“. Jinak se pak při realizaci formulovaných cílů řídíme do značné míry metodou „umění možného“. Různá občanská sdružení, ale také municipalita a konjunkturální politici všech vyznání, se totiž s chutí pouštějí do dlouhodobých oddalovacích procedur, pro které naše zákonodárství poskytuje spoustu možností. Každý z nás ví, nebo alespoň tuší, o kolik se tímto způsobem prodlužují termíny dopravních (ale i jiných infrastrukturních) staveb, ať už dálnic, hlavních silnic, nebo železničních počinů. Protežované vysokorychlostní trati to jistě čeká také – už se síly formují!

Vodní koridor Dunaj-Odra-Labe to má o to horší, že je jednoduše mediálně pojmenovatelný, a zdá se být řadě lidí jaksí „zbytečný“. Loděmi přeci moc nejezdíme (když, tak jen rekreačně), a jejich smysl, účel a potřebnost se málokdy odvažuje zdůrazňovat. A tak se na D-O-L vyřádíme! Možná, že si od toho někteří slibují efekt „potupíme průplav, snad nám snáze

projde ta dálnice přes Přerov“. Jiní zase doufají v zdánlivě laciný politický kapitál, na němž se „udělají“. Ale není nic ošidnějšího, než politika „appeasementu“. Na to je i v prostoru dopravy řada příkladů. I zde platí, že agresorovi roste s jídlem chuť.

Troufám si nicméně tvrdit, že vláda není spolek jako Děti země, Arnika aj., a že má daleko komplexnější odpovědnost než podobná uskupení, která vlastně žádnou odpovědnost nemají. Výše poukazují na některé očekávatelné problémy, které definitivní likvidací územní ochrany pro vodní koridor Dunaj-Odra-Labe s velkou pravděpodobností přinesou. Kapacitní, cenové, environmentální, mezinárodně-politické a další důsledky nelze jen tak „odmávnout“ lhostejnou rukou. To, že se současná vláda nechce touto stavbou zabývat, lze ještě snad tolerovat. Ale „vyhubit dílo hereze ohněm a mečem“, to je snad přeci jen hodně silný počin. **Celkově lze konstatovat, že případné rozhodnutí o zrušení územní ochrany pro D-O-L má ohromný politický, geopolitický i historický rozměr (míněno včetně budoucnosti), a současně přesah do řady dalších problematik, zdaleka ne pouze domácích. Takovému veleodpovědnému kroku by tedy měl rozhodně předcházet zpracování dopadové studie ve smyslu Programového prohlášení vlády ČR. Tato dopadová studie by měla být, jak je výše uvedeno, multioborová, poctivá a odpovědná, a měla by být průběžně i finálně oponována.**

A jen ještě dodám, že co se týče paralelně deklarovaného přešlechtilého cíle „uvolnění pozemků“, lze jej v podstatné míře naplnit zúžením územního koridoru, tedy aplikací výsledků zpracované studie proveditelnosti.

Milá vládo České republiky, **Hic Rhodus, hic salta!**



Železniční uzel Píseň - Loázy - Koterov
Houbený tunelový objekt pro křižování s silnicí I/20



VD Hněvkovice
- stavební jarky před rekonstruovanými objekty



ZAKLÁDÁNÍ STAVEB®

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

**SPOLEHLIVÝ A SILNÝ PARTNER
PRO ZAKLÁDÁNÍ V KONTAKTU
S VODNÍM PROSTŘEDÍM**



Založení lávky Holešovice-Štvanice-Karlín v Praze v řečišti Vltavy

Zahajujeme stavbu přístaviště pro malá plavidla ve Štětí

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

Ředitelství vodních cest ČR odstartovalo 12. října výstavbu dalšího veřejného přístaviště pro rekreační lodě na Labi ve Štětí. Síť veřejných přístavišť na Labské vodní cestě bude opět o něco hustší. Uživatelé vodní cesty zde budou mít možnost zdarma na 48 hodin zakotvit svou loď a z odběrných sloupků pomocí přístavní karty čerpat elektřinu. Projekt je součástí programu výstavby veřejných přístavišť na vodní cestě jako podpora rekreační plavby, který Ředitelství vodních cest ČR dlouhodobě realizuje.

Veřejné přístaviště pro 12 malých plavidel o délce do 20 m vyrůstá na pravém břehu Labe v těsné blízkosti centra Štětí a turistům začne sloužit na jaře 2023. Molo bude mít délku 62,4 m a bude vybaveno 6 šikmými výložníky. Výložníky jsou plovoucí a sklopné, což zajistí jejich bezpečnou polohu v případě povodní. Konstrukce mola je pevná a počítá se s jejím zatápním už při úrovni pětileté vody. K molu není přiveden vodovod, tři odběrné sloupky tak budou zajišťovat pouze připojení na elektrickou energii. Její čerpání bude možné pomocí přístavní karty ŘVC ČR. Přístup na molo je bezbariérový a zajišťuje jej čtyřmetrová přístupová lávka.

Stavba je založena na svislých nosných ocelových sloupcích, které jsou kotveny do říčního dna přes železobetonové piloty. „Právě probíhá vrtání pilot, které je v tomto místě jednodušší



Práce na stavbě přístaviště Štětí

díky umístění vrtné soupravy na nasypané hraně. Není tak nutné využívat soulodí, které bývá složitější na manipulaci,“ říká Jan Zeman, vedoucí projektu společnosti Metrostav, a.s., která stavbu realizuje.

Stavební náklady ve výši 22,3 mil. Kč bez DPH financuje Státní fond dopravní infrastruktury.

V Ústí nad Labem – Brné budou mít nové veřejné přístaviště pro rekreační lodě

Ředitelství vodních cest ČR zahájilo 1. listopadu 2022 výstavbu veřejného přístaviště pro malá plavidla v ústecké části Brné. Turisté zde budou mít možnost zdarma vyvázat svou loď až na dobu 48 hodin a z odběrných sloupků doplnit do lodí vodu či čerpat elektřinu. Projekt je součástí komplexní podpory rekreační plavby formou programu výstavby veřejných přístavišť na vodní cestě, který Ředitelství vodních cest ČR dlouhodobě realizuje.



Lokalita přístaviště Ústí na Labem - Brná

Na pravém břehu Labe v Ústí nad Labem ve čtvrti Brná začíná vyrůstat veřejné přístaviště pro malá plavidla. Plovoucí molo délky 62,4 m bude vybaveno 6 sklopnými výložníky, u kterých bude možné vyvázání až 12 rekreačních lodí. Čerpání pitné vody a elektřiny do plavidel během stání např. přes noc zajistí 3 odběrné sloupky. Molo bude se břehem spojeno ocelovou lávkou, která umožní bezbariérový přístup. Tři vysokovodní dalby pro pohyblivé vedení mola zajistí bezproblémový provoz přístaviště při měnící se výšce hladiny ve zdrži jezu Střekov.

„Zájem o rekreační plavbu rok od roku stoupá. Zejména v době koronavirové epidemie řada lidí zjistila, že plout po našich řekách přináší klid a možnost objevovat krásy okolí řek. Pohodlná plavba ale vyžaduje síť veřejných přístavišť, kde je možné bezpečně přistát, navštívit města a další zajímavosti na břehu i klidně přečkat noc,“ uvedl Lubomír Fojtů, ředitel Ředitelství vodních cest ČR jako investora a provozovatele přístaviště. „V Ústeckém kraji jsme letos již dokončili přístaviště v Děčíně a zahájili jsme výstavbu nových přístavišť i ve Štětí, Čelákovících a Roudnici nad Labem. Letos bude dokončena modernizace přístaviště v Litoměřicích. Podmínky na Labi tak postupně přiblížíme oblíbeným vodním cestám pro cestovní ruch, jako je Bařův kanál a Vltava,“ dodal.

Molo v Brné je umístěno ve zdrži jezu Střekov. Kolísání hladiny řeší vysokovodní dalby pro pohyblivé vedení mola. Pro případ velkých vod je molo konstrukčně přizpůsobeno tak, aby ho bylo možné bezpečně ponechat na místě a vystoupalo podél

daleb až do úrovně nejvyšší povodně. Má sklopné výložníky, demontovatelné zábradlí lávek a další konstrukční prvky, aby netvořilo překážku proudící vodě.

„Momentálně doladujeme technickou dokumentaci, kterou je potřeba přizpůsobit zjištěné geologii dna řeky, a připravujeme stavenišť. Toto přístaviště se liší od těch, na kterých pracujeme v Roudnici a ve Štětí, tím, že se jedná o tzv. plovoucí molo,“ uvádí Jan Zeman, vedoucí projektu z divize 6 společnosti Metrostav a.s.

Stavba u cyklokempu Loděnice přechodně omezí pohyb na přilehlé cyklostezce. Ta bude v případě prací na břehu prováděných zejména v zimním období vedena objízdnou trasou.

Stavební náklady ve výši 24 mil. Kč bez DPH financuje Státní fond dopravní infrastruktury. Stavbu realizuje společnost Metrostav a.s.



Poklepání na základní kámen přístaviště Ústí nad Labem - Brná

V centru Poděbrad byla zahájena výstavba veřejných přístavišť pro rekreační lodě a osobní lodní dopravu

Na Labi ve středních Čechách vznikají další nová přístaviště, u kterých bude možné zdarma zakotvit. Ředitelství vodních cest ČR zahájilo 10. listopadu 2022 výstavbu veřejných přístavišť pro malá plavidla a plavidla osobní lodní dopravy přímo v centru Poděbrad. Plovoucí mola budou bezbariérová a umožní turistům plavícím se po řece bezpečně vystoupit přímo v centru města. Z odběrných sloupků bude možné doplnit do lodí vodu či čerpat elektřinu. Projekt je součástí programu výstavby veřejných přístavišť na vodní cestě pro podporu rekreační plavby, který Ředitelství vodních cest ČR dlouhodobě realizuje.

„Poděbrady jsou krásným lázeňským městem, které stojí za to navštívit. Turisté na malých lodích měli doposud problém s tím, kde svou loď zakotvit a vyrazit na břeh. To se ale změní vybudováním přístaviště pro malá plavidla, které vyrůstá na levém břehu Labe před silničním mostem. Obliba rekreační plavby roste a my chceme, aby si turisté mohli užít nejen plavbu, ale také poznávat okolní krajinu včetně třeba klidného posezení v kavárně na poděbradské promenádě,“ říká Lubomír Fojtů, ředitel Ředitelství vodních cest ČR, které je investorem a budoucím provozovatelem přístavišť. Hotovo by mělo být na jaře příštího roku.

Nové molo pro rekreační lodě bude mít délku přes 72 metrů a umožní vyvážení až 14 malých lodí k 7 šikmým výložníkům. „Plovoucí molo je připevněno k vysokovodním dalbám a speciální uchycení umožňuje jeho pohyb nahoru a dolů tak, jak se mění výška hladiny. Molo tak není nutné před příchodem povodně demontovat,“ říká Jan Zeman, vedoucí projektu z divize 6 společnosti Metrostav a.s. Ani proudící voda za povodní přístaviště neohroží, protože výložníky jsou právě pro tuto situaci díky sklápěcímu mechanismu uzpůsobené.

Molo pro osobní lodní dopravu bude umístěno na pravém břehu Labe, těsně za silničním mostem. Bude tvořeno ocelovým plovoucím molem o rozměrech 9 x 4 m, obdobným jako již

dnes je na hladině Labe v Kolíně, Nymburku či v Čelákovících. Pro nástup a výstup cestujících z lodí budou sloužit dvě výškové úrovně mola, které tak lépe vyhoví pravidlům s různou výstupní výškou paluby. Můstek je vybaven úvaznými prvky pro vyvážení plavidla do délky 85 metrů a lávkou na břeh délky 9,3 m pro bezbariérový přístup.

Na obou přístavištích je stání povolené až 48 hodin zdarma a pomocí přístavní karty bude možné z odběrných sloupků čerpat elektřinu a vodu. Obě mola budou pro bezpečný provoz osvětlena. Mola mají konstrukci, která umožní jejich trvalé ponechání na místě i přes zimu a bezpečně odolá i největším povodním na Labi.

„Stavba přechodně ovlivní provoz na přilehlých cyklostezkách, který bude omezen pouze na nezbytně nutný čas po dobu stavebních prací,“ říká Roman Krupička, manažer projektu z Labské strojní a stavební společnosti.

Stavební náklady ve výši 6,47 mil. Kč bez DPH v případě přístaviště pro osobní lodní dopravu a 26,35 mil. Kč bez DPH u přístaviště pro malá plavidla financuje Státní fond dopravní infrastruktury. Stavbu přístaviště osobní lodní dopravy realizuje LABSKÁ strojní a stavební společnost, s.r.o. a přístaviště pro malá plavidla staví společnost Metrostav, a.s.



Přístaviště pro rekreační lodě a osobní lodní dopravu vzniknou v samém srdci Poděbrad

Z Baťova kanálu

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

Opravy opevnění na Baťově kanále pokračují, tentokrát v úseku most Valcha – Výklopník

Po úspěšné plavební sezóně 2022 na Baťově kanále a souvisejícím přerušení prací pro její bezproblémový průběh opět od podzimu pokračují opravy opevnění Baťova kanálu v úseku od mostu Valcha po Výklopník. Tato část oprav navazuje na již opravený úsek Výklopník – jez Sudoměřice, kde hlavní stavební práce byly dokončeny v první polovině roku.

Na začátku října byl Baťův kanál v tomto úseku pro zimní období vypuštěn a bylo možné práce obnovit. Před samotným zahájením opravy byly realizovány veškeré nezbytné záchranné transfery pod dohledem biologického dozoru stavby. Následně bylo provedeno již dříve projednané odstranění porostů a dřevin a bylo započato s vlastním opevňováním koryta pomocí kamenného záhozu s urovnáním líce.

Veškeré práce v korytě toku jsou plánovány tak, aby bylo možné zajistit provoz na Baťově kanálu pro hlavní plavební sezónu 2023. V jejím průběhu budou ještě mimo koryto probíhat finální terénní úpravy včetně dosypání hráze na původní kolaudovanou niveletu. Zemní materiál z koryta toku bude mimo jiné ukládán do příspyu hráze, do kterého pak bude provedena ná-



Oprava opevnění - dokončený úsek Výklopník - Jez Sudoměřice

hradní výsadba stromů a porostů, žádoucích jak z hlediska zájmů biodiverzity, tak z pohledu turistiky. Příspýp bude v místě náhradní výsadby od hráze oddělen folii zamezující prorůstání kořenů.

Kompletní dokončení stavby „Baťův kanál, Valcha – Jez Sudoměřice, oprava opevnění“ je plánováno do konce listopadu 2023, přičemž tato stavba v obou na sebe navazujících etapách je financována ze Státního fondu dopravní infrastruktury.



Oprava opevnění - práce na kanálu u Vyklopníku

Komplexní oprava stávajících plavebních komor - PK Spytihněv, PK Veselí nad Moravou

Povodí Moravy v rámci oprav stávající infrastruktury připravuje postupnou komplexní opravu všech plavebních komor Baťova kanálu. Aktuálně je připravena oprava plavebních komor Spytihněv a Veselí. V tomto okamžiku Záměr projektu čeká na brzké schválení Centrální komisí Ministerstva dopravy, které je v případech akcí nad 1 mil. Kč pro financování z prostředků Státního fondu dopravní infrastruktury u podniků Povodí nezbytné.

Plavební komory na Baťově kanálu jsou stávající objekty, budované spolu s vlastní vodní cestou ve 30. letech 20. století. Jak známo, tato vodní cesta byla původně využívána primárně pro nákladní dopravu lignitu z dolu u Lužic do závodů firmy Baťa v Otrokovicích a ve Zlíně. V novodobé historii je Baťův kanál splavný v délce 52,9 km od jezu Bělov na Moravě po jez Sudoměřice na Radějovce a slouží výhradně pro účely rekreační plavby.

V rámci Baťova kanálu je v provozu celkem 13 plavebních komor, jejichž provoz a údržbu zajišťuje Povodí Moravy. Vzhledem k jejich stáří bylo rozhodnuto řešit jejich aktuální stav nikoli další dílčí opravou, ale komplexním (a za ta léta bezproblémového provozu zaslouženým) zásahem.

Hlavním cílem komplexní opravy plavebních komor je zajištění a obnova funkčnosti jak stavebních, tak technologických částí plavebních komor včetně repase pohonů, výměny vrat, ovládacích a silových kabelů a dalšího nezbytného vybavení.

Všechny betonové konstrukce komory budou kompletně očištěny, vybourané části betonových konstrukcí budou doplněny kotveným vyztuženým betonem a povrch betonových konstrukcí celé komory bude opatřen sjednocující jemnozrnnou reprofilací. Stávající kamenný obklad plavební komory (kyklopské zdívo) bude rovněž kompletně očištěn a vyplněn ve spárách speciální mrazuvzdornou maltou.

Komplexní oprava logicky zahrnuje i demontáž a obnovu úvazných prvků, oděrných trámů, přídržovacích lan, vázacích tyčí, žebříků, vodočetných laťí, svodidel, signalizačních znaků, plavebního značení, stávajících vrat komory včetně dosedacích prahů, zábradlí na plavební komoře a dalších prvků nezbytných k plné funkčnosti plavební komory.

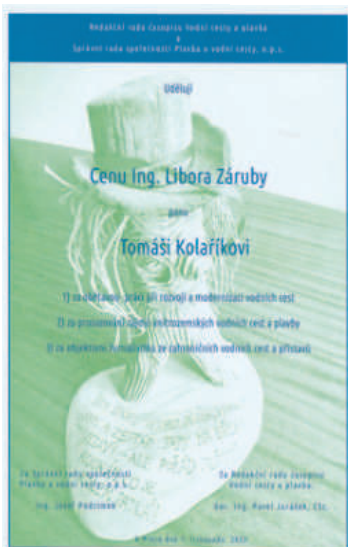


Plavební komora Spytihněv

Cena Ing. Libora Záruby za rok 2022 udělena



Porota k udělení Ceny Ing. Libora Záruby-Pfeffermanna, složená z čelných představitelů vodohospodářských, plavebních, investorských, vědeckých i státních subjektů, spolu se správní radou společností Plavba a vodní cesty, o.p.s. a redakční radou časopisu Vodní cesty a plavba, rozhodla dne 27. září 2022 po pečlivém a konsensuálním projednání, a v souladu s příslušným statutem, udělit cenu za rok 2022 panu Tomáši Kolaříkovi.



Čtenářům časopisu Vodní cesty a plavba není třeba oceněného zvláště představovat – všichni znají jeho houževnatost, s kterou se věnuje řízení tohoto časopisu. Známa je i jeho aktivní činnost v Českém plavebním a vodocestném sdružení, spolupráce s Ředitelstvím vodních cest České republiky, a obecně jeho aktivita v oblasti vnitrozemské vodní dopravy v tom nejširším slova smyslu.

Cena Ing. Libora Záruby se dle vyjádření poroty panu Tomáši Kolaříkovi uděluje zejména za

- obětavou práci při rozvoji a modernizaci vodních cest,
- prosazování zájmu vnitrozemských vodních cest a plavby,
- objektivní žurnalistiku ze zahraničních vodních cest a přístavů.

Cena byla předána 7. listopadu 2022 na horní palubě loďě Czechia za účasti členů poroty k udělení ceny. Tradiční součástí předávané ceny je kopie vodníka, jehož originál kdysi osobně vyřezal pan Ing. Libor Záruba, diplom, a finanční odměna.



Budoucnost vodíku v lodní dopravě

Doc. JUDr. Ing. Zdeněk Dufek, Ph.D. – proděkan Fakulty stavební VUT v Brně

V Poslanecké sněmovně Parlamentu ČR proběhl dne 4.10.2022 kulatý stůl na téma Budoucnost vodíku v dopravě. Akci organizoval poslanec Ing. Libor Turek, Ph.D. Měl jsem možnost na tomto setkání vystoupit a přednést svůj příspěvek na téma Budoucnost vodíku v lodní dopravě. Rád bych touto cestou seznámil čtenáře časopisu Vodní cesty a plavba s obsahem mého příspěvku.

Pokud se máme bavit o použití vodíku v lodní dopravě, je třeba začít tam, kde končí naše nejvýznamnější vnitrozemská dopravně využitelná vodní cesta Labe. To znamená v přístavu Hamburg. V přístavu Hamburg byla již v roce 2008 uvedena do provozu výletní loď Alsterwasser, která byla poháněna vodíkem. Toto plavidlo bylo v provozu do roku 2013. Hamburg se tématu vodík věnuje velmi komplexně. Existují platformy, které se zabývají problematikou užití vodíku u námořních plavidel, přístavních remorkérů, přístavních překladištních technologií, v autobusech hromadné dopravy, u osobních vozidel firemních flotil, při produkci oceli či v letecké dopravě. Existuje tam platforma na vybudování distribuční vodíkové sítě a řada dalších aktivit. Podrobnosti o fungování těchto vodíkových platform lze nalézt např. pod internetovým odkazem www.h2-hh.de.

Když zůstanu u našich německých sousedů a vnitrozemské lodní dopravy, tak musím zmínit experimentální projekty Elektra I a II a projekt RiverCell. Projekt Elektra byl vedený TU Berlin. Cílem bylo vytvoření bezemisního systému pro vnitrozemskou nákladní lodní dopravu za využití palivových článků a akumulátorů. Vedle vyvinutí systému pohonu se projekt soustředil i na vývoj inteligentních asistentů vůdce plavidla s cílem optimalizovat provoz. Zaměření projektu bylo především na plavidla určená na kanálový provoz. Celková dotace na tento projekt činila v první etapě částku 1.173.348 € a v druhé částku 7.973.475 €. Projekt RiverCell2 je zaměřený na zkoumání možnosti nasazení alternativních paliv a na využití palivových článků v lodní dopravě. Nejdříve byl systém testován na souši, následně byl nasazen do reálného provozu na řece. Energetický systém plavidla využívá metanol. V rámci projektu byly zejména získány značné zkušenosti s tím, jak lze vodík pro palivové články ve formě metanolu bezpečně a efektivně skladovat a manipulovat s ním na lodích. Projekt byl zaměřen na plavidla pro hromadnou výletní plavbu. Celková dotace činila 3.278.710 €.

V tomto bodě považuji za důležité upozornit na rozdíl ve výši finanční podpory vědecko – výzkumných projektů v Německu a u nás. Pokud přepočtu podle současného kurzu Eura náklady na projekt RiverCell, tak ty činily 81 mil. Kč. Náklady na projekt Elektra činily přibližně 225 milionů Kč. U nás při tom vědecko-výzkumné projekty v oblasti dopravy jsou financovány především prostřednictvím programu DOPRAVA 2020+, který vypisuje Technologická agentura České republiky. V letošní veřejné soutěži byla celková alokace na program 495 mil. Kč a maximální výše podpory na projekt činí 50 mil. Kč. Zdůrazňuji, že se jedná o podporu řady oblastí dopravního výzkumu. Nejedná se o podporu pouze pro vodíkovou mobilitu. V tomto kontextu se domnívám, že pokud se máme výrazněji posunout v oblasti vodíkové mobility, bude třeba také významněji posílit finanční alokaci na podporu vědy a výzkumu v této oblasti. Také podotýkám, že bude potřeba financovat vytvořením systému českých technických norem a navazujících dokumentů pro bezpečnou výstavbu a provozování vodíkových čerpacích stanic.

Mám-li vyslovit úvahu o potenciálu využití vodíku v lodní dopravě, měli bychom se nejdříve podívat na celkovou situaci lodní dopravy v České republice. Zatímco v roce 2000 bylo prostřednictvím lodní dopravy přepraveno 1.907 tis. tun zboží,

v roce 2020 už bylo připraveno pouze 1.384 tis. tun. Nejenom, že toto množství zboží soustavně klesá, ale mění se i struktura realizovaných přeprav. V posledních letech se přepravy tuzemských rejdářů přesunuly do zahraničí. Většina přepraveného zboží je evidována v kategorii třetizemních nebo kabotážních. Pokud se podíváme na statistiky, které eviduje společnost Hafen Hamburg Marketing, tak zjistíme, že zatímco v roce 2009 se objem přepraveného zboží z nebo do přístavu Hamburg do nebo z České republiky blížil hranici 300 tis. tun, tak v roce 2021 se toto množství limitně blížilo nule. Dalším nepříznivým faktorem, který je třeba zmínit, je, že většina v České republice registrovaných nákladních plavidel má rok výroby mezi roky 1950 až 1989. Máme tedy výrazně zastaralou lodní flotilu. Navíc počet registrovaných nákladních plavidel setrvale klesá.

Celkově by šlo označit situaci české vnitrozemské nákladní lodní dopravy jako začarovaný kruh:

- Vodní cesta směrem SRN není spolehlivá, protože chybí důležité stavby na vodní cestě.
- Nejsou zákazníci na přeshraniční plavbu, protože vodní cesta není spolehlivá.
- Česká plavidla plují v zahraničí a nepoživují se nová, protože rejdáři nemají v ČR zákazníky a nejsou v dobré ekonomické kondici.
- Není důvod stavět čerpací stanice na alternativní paliva, protože po vodních cestách v ČR nepluje dost plavidel.
- Dle ekologických aktivistů není důvod budovat stavby na vodní cestě, protože po vodní cestě pluje málo plavidel a stavby by nebyly využity.

Situace by přitom nemusela být tak špatná, jak je tomu v současnosti. Vnitrozemská lodní doprava má velký potenciál dalšího rozvoje. Ze statistik Eurostatu za rok 2020 vyplývá, že vnitrozemská lodní doprava měla podíl na celkových přepravních výkonech:

- v Německu 7,4 %;
- v Nizozemí 41,6 %;
- v Belgii 11 %;
- Lucembursku 8,2 %.

Zpráva U.S. Army Corps of Engineers udává, že říční systém v USA obsluhuje 14 % vnitrostátní dopravy.

Z toho vyplývá jednoduchý závěr – kde je spolehlivá vodní cesta, zboží si ji najde. Vždy existovaly komodity, které mají přirozenou afinitu k lodní dopravě. Pokud se podíváme na evropské země, se kterými máme propojení prostřednictvím řeky Labe a navazující soustavy kanálů, tak zjistíme, že s Belgií, Francií, Nizozemím, Polskem (Štětín via Labe) a především s Německem má Česká republika velmi intenzivní obchodní výměnu. Přitom je lodní doprava využívána minimálně, ani ne z 1 % celkového objemu přepraveného zboží. Pokud vezmeme údaje z Ročenky dopravy MD za rok 2020, tak jenom vývoz do těchto zájmových zemí představoval 24.215 tis. t. Prostor pro přesun zboží z železnice či silnice na vodu je tedy obrovský. Pro Ředitelství vodních cest ČR jsem prováděl v červnu letošního roku aktualizaci predikce přepravních proudů po vodních cestách. Oslovení odborníci se shodli, že zbožíový potenciál nevyužitých přeprav vnitrozemské vodní cesty je v případě České republiky minimálně 4 – 5x vyšší, než je v současnosti přepravované množství. Pokud vezmeme průměrnou hodnotu přeprav lodní dopravou za roky 2015 až 2020, tedy hodnotu 1.616 tis. tun, potom čtyřnásobné navýšení objemu přeprav lodní dopravou by v absolutních číslech znamenalo 6.462 tis. tun zboží ročně.

Dále je třeba zmínit, že máme dvě podstatně odlišné části labské vodní cesty. Jednak je to úsek od státní hranice SRN ke

zdymadlu Střekov v Ústí nad Labem, který je dlouhodobě problematickým a který je úzkým hrdlem naší vnitrozemské vodní dopravy. Další část vodní cesty, ať už směrem k Přelouči nebo k Praze, je kanalizována a v zásadě plavebně spolehlivá. Důvodem k přerušení lodní dopravy jsou spíše zámrazy nebo povodně. Ty se však nevyskytují ve větší četnosti. Právě na této spolehlivé části vodní cesty je již nyní potenciál k využití lodní dopravy s vodíkovým pohonem. Připomínám, že v minulosti byla tato část vodní cesty daleko více využívána. Zájemci si mohou dohledat v ročence dopravy, kterou vydává Technická správa komunikací hlavního města Prahy, jak významné objemy zboží byly přepravovány po řece před 20 lety. Zatímco v roce 2000 bylo plavební komorou Smíchov proplaveno 198 tis. tun nákladu, v roce 2020 tam bylo proplaveno pouze 5,4 tis. tun. Ředitelství vodních cest má přitom zpracován projekt na city logistiku v Praze s využitím lodní dopravy. V rámci tohoto projektu bylo identifikováno spádové území okolo vodní cesty. Při celkové rozloze Prahy 496 km² se jedná o 9,76 % plochy Prahy, kde by mohla být využívána nákladní lodní doprava místo silniční. Na tomto spádovém území se odhaduje produkce 396 tis. tun stavebního a demoličního odpadu ročně. Tyto objemy by teoreticky bylo možné z větší části přepravovat po Vltavě. Dále je plánována výstavba na rozvojových územích podél řeky Vltavy:

- území bývalého nádraží Praha Bubny-Zátory;
- území Bubny-Zátory – severní část (tzv. Nádraží Holešovice-sever);
- území Rohanského ostrova (Maniny – nábreží Karlína u Vltavy);
- území nevyužívané severní části nádraží Praha Smíchov;
- území areálu bývalého modřanského cukrovaru;
- území bývalého zahradnictví na rohu ulic Modřanská/Zátišský potok.

Dle Metropolitního plánu se jedná o rozvojové plochy o celkové výměře 277 tis. m². Celková hmotnost stavebních materiálů ve všech uvažovaných transformačních územích činí 4.967 tis. tun pro výhled na cca 10 let. Koncept pražské city logistiky počítá se systémem kontejnerových překladišť a s moderním svozovým plavidlem. Teoreticky by právě takové plavidlo mohlo

být poháněno vodíkem.

Další potenciál využití vodíku v lodní dopravě představuje hromadná výletní plavba. Jenom v Praze se před kovidovým útlumem cestovního ruchu spotřeboval 1 mil. l nafty ročně do 43 velkých plavidel.

K těmto námětům je však třeba učinit dvě důležité poznámky:

- V Praze musí zůstat alespoň nějaké funkční přístavy pro nákladní dopravu. Nesmí vše pohltit developerské projekty a stání malých rekreačních plavidel.

- Bez dotací na pořízení plavidel to nepůjde.

Pokud tedy mám shrnout, jaký spatřuji potenciál využití vodíku v lodní dopravě, potom konstatuji, že stavět čerpací stanice pouze pro lodní dopravu smysl nemá. Vodíková čerpací stanice pro lodní dopravu může ale fungovat v kombinaci s dalšími druhy dopravy v těchto lokalitách:

- přístavy blízko dálnic;
- překladištní hub citylogistiky v Praze;
- logistické zóny u přístavů.

Apeluji proto, pokud budou vypisovány dotační programy na podporu výstavby čerpacích stanic na vodík, nechtě je akcentováno téma multimodality.

Mohu uvést i potenciálně vhodné lokality pro výstavbu takových multimodálních čerpacích stanic. Stojí za úvahu vybudování terminálu někde v prostoru mezi D10 a D11 zhruba v oblasti mezi Brandýsem nad Labem a Lysou nad Labem. Určitě zajímavý s ohledem na blízkost dálnice D8 je přístav Lovosice, případně lokalita mezi Roudnicí nad Labem a Štětím. Nesmíme zapomenout na přístav Radotín v Praze.

Závěrem bych vyslovil jednu možná odvážnou myšlenku. V úvodu mého příspěvku jsme si řekli, že Hamburg je jedním ze světových center vodíkové mobility. ČR řeší možnost přestěhování českého přístavního území v přístavu Hamburg. K tomu je zpracována studie. Studie mj. doporučuje specializovat nové přístavní území jako říční terminál, který v přístavu Hamburg chybí. Využijme této synergie. Vyzkoušejme projekt nákladního plavidla na vodík, které bude plout mezi Hamburkem a říčním přístavem v ČR, který bude vybaven čerpací stanicí na vodík.



Vizualizace chystané flotily říčních lodí nizozemské společnosti Future Proof Shipping s vodíkovým pohonem

Modernizace Vodního díla Gabčíkovo se prodlouží

Ing. Radek Liška – Metrostav a.s., divize 8

METROSTAV



Betonáže osazených armatur zdiva na dolních vratech, spodní a horní opěrné a těsnící prahy a boční těsnící prahy jsou téměř dokončeny.

Zdroj: Metrostav a.s.

Divize 8 společnosti Metrostav dočasně přeruší práce na modernizaci levé plavební komory Vodního díla Gabčíkovo před závěrečnou fází – funkčními zkouškami. Práce na uvedení komory do provozu budou pokračovat po odstranění závažné statické poruchy, která ohrožuje bezpečný provoz vodního díla.

Divize 8 společnosti Metrostav postupně dokončuje práce na modernizaci Vodního díla Gabčíkovo. Jednotlivé stavební objekty podrobují individuálním zkouškám. „Podle původního plánu se funkční zkoušky levé plavební komory měly realizovat na přelomu listopadu a prosince, avšak z důvodu nezbytného zabezpečení statiky díla, jehož poruchy byly zjištěny v průběhu stavebních prací, nelze zrušit suchý dok komory a pokračovat se bude až po zrealizování příslušných opatření,“ vysvětluje Radek Liška, projektový manažer Metrostavu. Termín uvedení levé plavební komory se proto posouvá z ledna 2023 na čtvrtý kvartál roku 2023. Práce na modernizaci levé plavební komory Vodního díla Gabčíkovo jsou však téměř ukončeny a některé stavební objekty jsou připraveny na funkční zkoušky.

Dolní zhlaví a horní zhlaví

Divize 8 nadále pokračuje v betonážích na horních a bočních podpůrných prazích na dolních vratech. Radek Liška předpokládá, že betonáže osazených armatur zdiva se podaří dokončit do konce listopadu. V té době už budou hydraulické válce spuštěny v šachtě, osazeny do saní a připraveny k začepování do páky vrat. Na horním zhlaví momentálně probíhá demontáž podpůrné konstrukce horních vrat. Část záskokové klapky byla zatopena a byla ověřena její těsnost.

Regulační uzávěry

Konstrukce regulačních uzávěrů na vtocích a výtocích patří mezi ty nejsložitější, a to z důvodu umístění v kanálech přibližně 30 m pod úroveň terénu. Jejich funkčnost na vtocích i výtocích již prověřily individuální zkoušky. Současně s kontrolou funkčnosti regulačních uzávěrů proběhlo i testování řídicího a hydraulického systému.



Funkčnost horních vrat a záskokové klapky již prověřily individuální zkoušky.

Zdroj: Metrostav a.s.



Rozsah sanací dilatačních spár se nakonec realizuje ve stejném rozsahu jako na pravé plavební komoře.

Zdroj: Metrostav a.s.

Prostor plavební komory

Pracovníci Metrostavu si poradili i s technicky náročnou komplexní renovací podzákladí. V rámci levé komory ještě probíhá sanace dilatačních spár. Po dohodě s investorem se záběr sanací dilatačních spár rozšířil natolik, aby odpovídal rozsahu těchto prací na pravé komoře. Dokončeny jsou i časově mimořádně náročné práce na nových drážkách bitev. Ty jsou vybaveny rozvody vzduchu určenými k bublinkování, které zajistí odplavování nečistot a také snižují riziko zamrznutí.

Řešení statické poruchy

Podrobný průzkum konstrukcí levé komory, který provedla spo-

lečnost Metrostav, odhalil, že v rámci plnicího a prázdnícího systému se vyskytly významné statické poruchy, které je nutno odstranit před uvedením díla do provozu. Okamžitě po zjištění poruchy se začalo s přípravou statického posudku a s návrhem vhodného technického řešení. Po důkladném přezkoumání ze strany investora padlo rozhodnutí zachovat na levé plavební komoře suchý dok, dokud neproběhne potřebná statická sanace. „Ani investor, ani my jako zhotovitel jsme s těmito pracemi nepočítali. Avšak závažnost této poruchy vedla k rozhodnutí investora neprodleně realizovat statickou sanaci. Jednotlivé části stavebních prací proto dokončujeme do stádia úspěšně zrealizovaných individuálních zkoušek, abychom hned po ukončení prací na statické sanaci mohli pokračovat funkčními a komplexními zkouškami zatopené komory, které budou zakončeny zkušebním provozem,“ dodává Radek Liška.

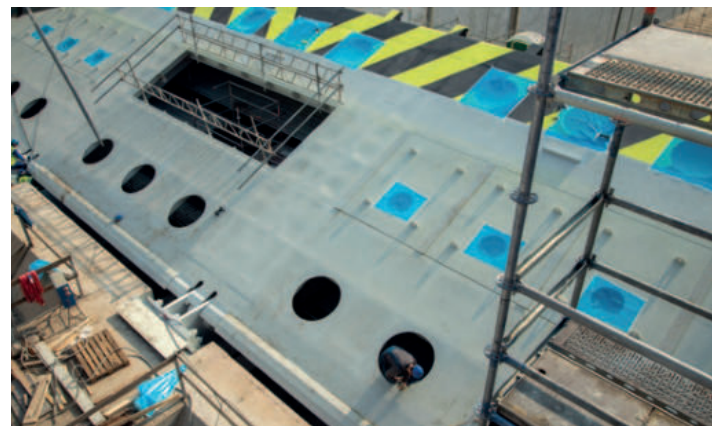
www.metrostav.cz

Převzato ze serveru www.asb.sk



Záskoková klapka včetně osazených válců úspěšně prošla individuálními zkouškami.

Zdroj: Metrostav a.s.



Horní vrata jsou již ošetřena protikorozní ochranou.

Zdroj: Metrostav a.s.

Výhradní odpovědnost za informace použité v článku nese autor.

Evropská unie nenesé žádnou odpovědnost za použití informací, které se v něm nacházejí.



Zápis z 13. zasedání Dopravní sekce Hospodářské komory České republiky

14. listopadu 2022, Praha

VODNÍ DOPRAVA

Ratifikace česko-německé smlouvy o Labi v Parlamentu ČR

Smlouva je v Parlamentu ČR „zaparkovaná“ již více než jeden rok a není důvod ji nepodepsat. Její podepsání bylo urgováno dopisem Unii komor Labe/Odra dne 22. 10. 2022. Ing. Sechter poskytl doplňující informaci k problematice. Uvedl, že důvodem pro „zaparkování“ smlouvy (její neprojednání Parlamentem ČR) je především neexistující shoda koalice ohledně jejího přijetí. Proto není zařazována na program jednání

Poslanecké sněmovny, a to přesto, že již byla schválena podvýborem pro dopravu, což je základní předpoklad pro její schválení

Z dalších vystoupení nevyplývaly žádné podstatné informace a následně bylo jednomyslně schváleno usnesení.

Usnesení DS HK ČR k tomuto bodu programu:

Dopravní sekce HK ČR pověřuje místopředsedu dopravní sekce Ing. Sechtera přípravou dopisu prezidenta HK ČR na předsedkyni Poslanecké sněmovny s žádostí o urychlení procesu ratifikace smlouvy.

Vodní koridor D-O-L: dopadová studie a další postup

Téma odprezentoval Ing. Forman, který zdůraznil:

- zrušení územní ochrany se fakticky rovná znemožnění výstavby (zúžit ochranu ano, zrušit ochranu ne)
 - je nezbytné zpracovat dopadovou studii, která by posoudila účinky takového opatření
- bylo by dobré vypracovat dopis určený premiérovi, když se dopis určený ministrovi dopravy neosvědčil, resp. nevyvolal předpokládané (požadované) reakce; vlastně nevyvolal žádné reakce

Z navazující diskuze vyplynuly následující názory:

- Děčín má v územním plánu jez a rozvoj města je jeho nerealizací prakticky paralyzován (Aster);
- souhlas s přednesenými požadavky, které by se měly uplatnit v obecné rovině i pro připravované posuzování vysokorychlostních koridorů (John).

Po diskuzi byla aklamací jednomyslně přijata následující usnesení.

Usnesení DS HK ČR k tomuto bodu programu:

1. Dopravní sekce HK ČR konstatuje, že ve věci územní ochrany (rezervy) pro vodní koridor Dunaj-Odra-Labe dosud neobdržela žádné informace (a tím méně materiály), které by obsahově a přesvědčivě reagovaly na věcné připomínky, obsažené v dopise prezidenta HK ČR ministrovi dopravy ze dne 27. 4. 2022;
2. Dopravní sekce HK ČR konstatuje, že pracovníci MD ČR přesto intenzivně pracují na materiálech pro Politiku územního rozvoje ČR, podle nichž by se měla zrušit jakákoliv územní ochrana pro vodní koridor D-O-L, ačkoliv k tomu nemají (nebo alespoň odborné veřejnosti nepředstavili) žádný odborný, natož zákonný podklad;
3. Dopravní sekce HK ČR vyjadřuje přesvědčení, že důležitost případného rozhodnutí o zrušení územní ochrany pro vodní koridor D-O-L má řadu hlubokých národních a nanejvýš mezinárodních souvislostí – a to jak hospodářských, tak geopolitických, a mimo jiné také znemožňuje naplňovat dopravní (zejména dekarbonizační) cíle Green Dealu;
4. Dopravní sekce HK ČR současně konstatuje, že současná povýtce bouřlivá doba, která odkryla omezenou platnost některých dosavadních „konstant“, by měla vést k předběžné opatrnosti při podobných závažných rozhodnutích, jejichž důsledky nejsme nyní schopni dohlédnout, a která přitom mají v podstatě nevratný charakter;
5. Dopravní sekce HK ČR žádá proto naléhavě vládu ČR o využití nástroje, jehož uplatnění slibuje vláda ve svém Programovém prohlášení (str. 8), kterým je institut dopadové studie, která by za předpokladu kvalitního a nepředpojatého zpracování mohla být zásadním podkladem pro odpovědné rozhodnutí;
6. Dopravní sekce HK ČR pro dopadovou studii navrhuje zejména tato témata:
 - Kapacitní problematika a Green Deal
 - Cenové otázky přeprav
 - Mezinárodní vztahy
 - Evropské souvislosti
 - Další smluvní pozadí
 - Environmentální situace
 - Vodní hospodářství
 - Možnosti uvolnění části pozemků.



www.ntm.cz

29. 6. 2022

26. 3. 2023

From Charcoal to a Pencil Empire

HARDTMUTH

Od uhlí k tužkařskému impériu

Národní technické muzeum

Kostelní 42, Praha 7



NÁRODNÍ
ZEMĚDĚLSKÉ
MUZEUM



NÁRODNÍ
PAMÁTKOVÝ
ÚSTAV

Výstava Národního technického muzea
ve spolupráci s Národním zemědělským muzeem
a Národním památkovým ústavem

*Exhibition of National Technical Museum
in cooperation with National Museum of Agriculture
and National Heritage Institute*

ve spolupráci



MINISTERSTVO
KULTURY

hlavní mediální partner



Česká televize

generální partner NTM



mediální partner

Český rozhlas

Technické památky Labsko-vltavské vodní cesty



Až do 31. ledna 2023 si veřejnost může prohlédnout unikátní výstavu „Technické památky Labsko-vltavské vodní cesty“, která probíhá v atriu Fakulty stavební ČVUT v pražských Dejvicích. Expozice zahrnuje výstavní panely, interaktivní model zdymadla s jezem, velkoplošnou obrazovku s videoprojekcí časoprostorového vývoje vodní cesty, model plánovaného plavebního stupně Děčín a kiosek s webovou aplikací www.lvvc.cz, mapuje historii a vývoj 324 kilometrů dlouhé vodní cesty od počátku 19. století. Výstava je veřejnosti přístupná zdarma v pracovních dnech od 9.00 do 18.00 hodin.



Výstava vznikla pod vedením doc. Pavla Fošumpaura z Fakulty stavební ČVUT v Praze, Katedry hydrotechniky, v rámci projektu „Dokumentace a prezentace technického kulturního dědictví na Labsko-vltavské vodní cestě“ podpořeného z programu Ministerstva kultury na podporu aplikovaného výzkumu a experimentálního vývoje národní a kulturní identity na léta 2016 až 2022 (NAKI II).

Výstava „Technické památky Labsko-vltavské vodní cesty“ mapuje historii a vývoj Labsko-vltavské vodní cesty. Výstava se soustředí na novodobé dějiny úprav Labsko-vltavské vodní cesty od počátku 19. století, kdy splavnění Vltavy a Labe bylo realizováno napřed regulačními úpravami. Od konce 19. století byla zahájena realizace kanalizačního splavnění pomocí výstavby souvislé kaskády zdymadel. Výsledkem tohoto 125 let dlouhého úsilí je Labsko-vltavská vodní cesta, jak ji známe dnes. Zasluhou technické erudice našich předků tak vznikl soubor 34 unikátních vodních děl, které dodnes slouží svému účelu. Výstava mapuje Vltavskou vodní cestu od slapské přehradě po Mělník a Labskou vodní cestu od Pardubic po státní hranici s Německem. Přestože základním účelem je zajištění plavebních podmínek na této vodní cestě, vybudovaný soubor objektů slouží dle původních plánů dodnes také pro řadu dalších účelů, kterými jsou ochrana před povodněmi, zásobování vodou, využití obnovitelné vodní energie a rekreace. Řada objektů na Lab-

sko-vltavské vodní cestě tvoří součást národního fondu nemovitého kulturního dědictví a některé objekty mají statut kulturních památek. Smyslem výstavy je upozornit na existenci tohoto unikátního souboru historických vodních děl s jedinečnou historií a celospolečenským významem a prohloubit zájem o technické vzdělávání, které má u nás hlubokou tradici.

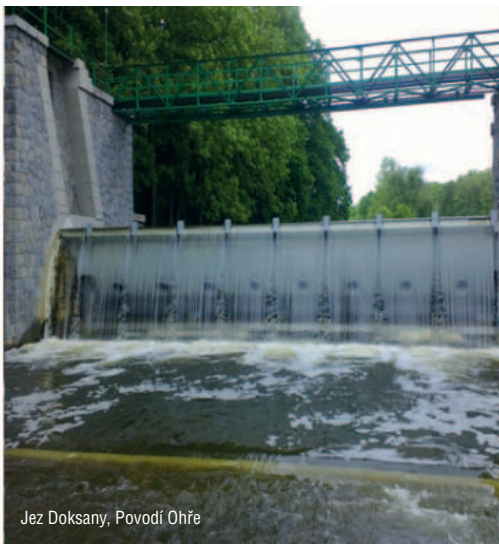
Výstavní expozice zahrnuje třicet dva panelů, které prezentují dokumentované informace o zdymadlech na Labsko-vltavské vodní cestě a jejím historickém vývoji a hlavní výsledky projektu. Kromě zdymadel jsou podrobněji zpracovány také veřejné přístavy, jejichž vznik těsně souvisí s vývojem dopravní infrastruktury. Formou mapy se specializovaným obsahem jsou prezentovány historické regulační úpravy na dolním Labi pod Střekovem v Ústí nad Labem po státní hranici s Německem. Samostatné výstavní panely jsou věnovány speciálním tématům, jako jsou víceúčelový charakter jednotlivých objektů, osobnosti spojené s rozvojem vodní cesty, poslední realizované modernizace a hydroenergetické využití. Výstava je doplněna o interaktivní model zdymadla s jezem, komorou, elektrárnou a slalomovým kanálem, model plánovaného plavebního stupně Děčín, kiosek s webovou aplikací a velkoplošnou obrazovkou s videoprojekcí časoprostorového vývoje Labsko-vltavské vodní cesty. K výstavě byl také vydán tištěný katalog, který je dostupný také v elektronické verzi na webu projektu.

Součástí projektu je také webová aplikace Technické památky Labsko-vltavské vodní cesty, jež byla představena v roce 2020. Aplikace dokumentuje existující technické historické objekty na této vodní cestě a jejich stavební a technologické prvky a zpřístupňuje je veřejnosti. Zároveň nabízí tipy na turistické zajímavosti v okolí řek, v animaci představuje časový vývoj moderních úprav vodní cesty od konce 19. století až do současnosti, je vybavena slovníkem odborných pojmů a nadšenci historie se v ní mohou seznámit s množstvím digitalizovaných historických dokumentů, map a výkresů. Aplikace je dostupná na <https://www.lvvc.cz/>. Výstava probíhá v atriu Fakulty stavební ČVUT v termínu 8. 11. 2022 – 31. 1. 2023, je přístupná volně a zdarma v pracovních dnech od 9:00 do 18:00 hodin.

Fakulta stavební ČVUT
Praha Dejvice

8.11. 2022 – 31.1. 2023

9:00 – 18:00 hodin



Jez Doksany, Povodí Ohře



Plavební komora Hluboká nad Vltavou, Ředitelství vodních cest ČR



Jez Hněvkovice, Ředitelství vodních cest ČR



Plavební komora na jezu Hněvkovice, Ředitelství vodních cest ČR



Vrata plavební komory Hněvkovice



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

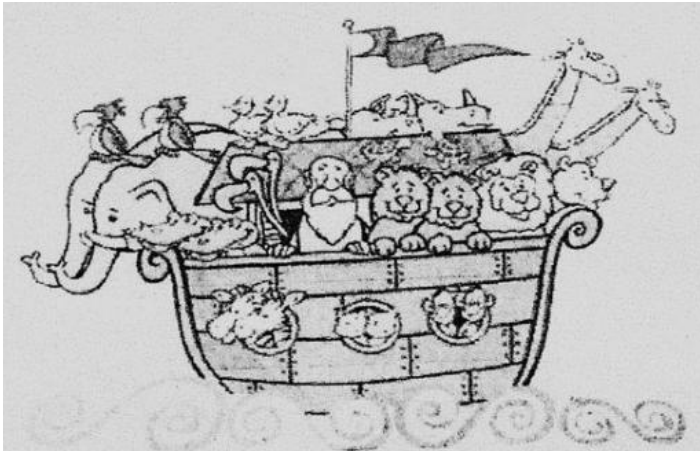


Molo Smíchov

Život není takový – je úplně jiný (88)

Ing. Josef Podzimek

NOEMOVA ARCHA Jak by to dopadlo dnes ... :)



Pán řekl Noemu:

„Za šest měsíců na Zemi sešle déšť, který bude trvat čtyřicet dní a nocí.

Voda zaplaví celou zemi, hory i údolí, a všechno zlé bude zničeno.

Chci, abys postavil archu a zachránil pár zvířat od každého druhu.

Tady na ni máš plány.“

Šest měsíců uplynulo jako voda. Obloha se zatahla a začal padat déšť.

Noe seděl na dvorku a plakal.

„Proč jsi nepostavil Archu, jak jsem ti přikázal?“ zeptal se ho Bůh.

„Odpusť mi, Pane“, řekl Noe. „Snažil jsem se, seč jsem mohl, ale stalo se tolik věcí.

Plány, které jsi mi dal, město neschválilo a tak jsem musel nechat udělat nové.

Pak jsem měl další problémy, protože město tvrdilo, že Archa je nepovolená stavba, takže jsem musel běžet na katastr sehnat si k ní povolení.

Lesnická správa požadovala povolení ke kácení stromů a byl jsem zažalován ochranáři zvířat za odchyt zvěře.

Ministerstvo životního prostředí požadovalo vyjádření o ekologických důsledcích záplavy. Vnitro ode mě chtělo předběžné plány šíření vody.

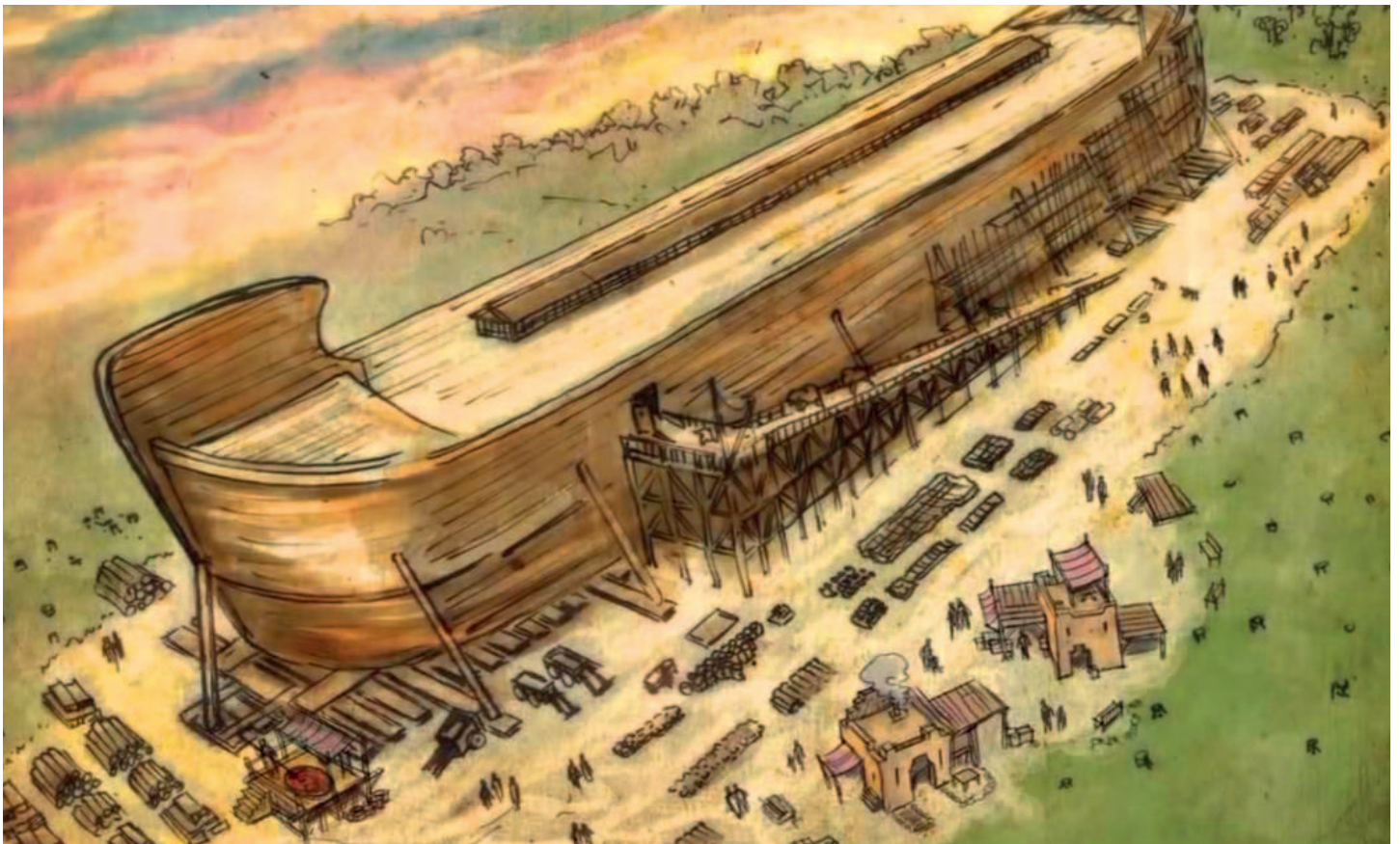
Na finančním úřadě zablokovali má aktiva, protože tvrdili, že se snažím vyhnout placení daní tím, že opustím zemi.

Úřad práce měl podezření, že ilegálně zaměstnávám Ukrajince, takže jsem musel dokazovat opak. Je mi líto, pane, ale nemohu Archu dokončit dříve než za pět let.“

Najednou přestalo pršet, obloha se vyčistila a vysvitlo slunce.

Noe se podíval vzhůru a zeptal se: „Pane, znamená toto, že nebudeš ničit náš svět?“

„Správně,“ odpověděl Bůh. „Úřady to už udělaly za mne.“



PODZIMEK & SYNOVÉ



GLS, spediční firma



Krajský úřad Jihlava



Krajský úřad Jihlava



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 Orlik



Vodní dílo Slapy



Vodní dílo Štěchovice