

WASSERSTRASSEN  
UND  
BINNENSCHIFFFAHRT

WATERWAYS  
AND  
INLAND NAVIGATION

# VODNÉ CESTY VODNÍ CESTY A PLAVBA

I  
2024

*Bařův kanál – 90 let od zahájení stavby*



*Plavební okruh Veselí nad Moravou - Vnorovy  
získává reálné obrysy*

Vydává

PLAVBA o.p.s.  
A VODNÍ CESTY



Ministerstvo dopravy

Ministerstvo dopravy  
Nábřeží L. Svobody 1222/12, 110 15 Praha 1  
[www.mdcr.cz](http://www.mdcr.cz)



Ředitelství vodních cest ČR  
Nábřeží L. Svobody 1222/12, 110 15 Praha 1  
[www.rvccr.cz](http://www.rvccr.cz)



STÁTNÍ PLOVEBNÍ SPRÁVA  
Jankovcova 4, PO BOX 28, 170 04 Praha 7  
[www.spspraha.cz](http://www.spspraha.cz)



Povodí Labe, státní podnik  
Víta Nejedlého 951, 500 03 Hradec Králové  
[www.pla.cz](http://www.pla.cz)



POVODÍ VLTAVY  
Povodí Vltavy, státní podnik  
Holečkova 3178/8, 150 24 Praha 5  
[www.pvl.cz](http://www.pvl.cz)



Povodí Moravy, s.p.  
Dřevařská 11, 602 00 Brno  
[www.pmo.cz](http://www.pmo.cz)



Hospodářská komora České republiky  
Na Florenci 2116/15, 110 00 Praha 1  
[www.komora.cz](http://www.komora.cz)



Povodí Odry, státní podnik  
Varenská 49, 701 26 Ostrava  
[www.pod.cz](http://www.pod.cz)



Agrární komora ČR  
Blanická 383/3, 779 00 Olomouc  
[www.akcr.cz](http://www.akcr.cz)



ČESKÉ PLOVEBNÍ A VODOCESTNÉ SDRUŽENÍ



APL - Asociace lodního průmyslu  
Popovická 924/4, 101 00 Praha 10 - Michle  
[www.aplcz.cz](http://www.aplcz.cz)



Zakládání staveb, a.s.  
K Jezu 1, P. O. Box 21 • 143 01 Praha 4  
[www.zakladani.cz](http://www.zakladani.cz)



[www.metrostav.cz](http://www.metrostav.cz)



SMP Vodo hospodářské stavby a.s.  
Vyskočilova 1566, 140 00, Praha 4  
[www.vinci-construction.cz](http://www.vinci-construction.cz)



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



Váňovská 528, 589 16 Třešť  
[www.podzimek.cz](http://www.podzimek.cz)



Čenkovská 1060, 589 01 Třešť  
[www.strojirny-podzimek.cz](http://www.strojirny-podzimek.cz)



LABSKÁ, strojná a stavební společnost s.r.o.  
Kunětická 2679, Pardubice 530 09  
[www.labska.cz](http://www.labska.cz)



[www.strabagrail.cz](http://www.strabagrail.cz)



AQUATIS a.s.  
Botanická 834/56, 602 00 Brno  
[www.aquatis.cz](http://www.aquatis.cz)



Loď Moravia, loď Czechie  
Kotviště č. 14, Na Františku, Praha 1  
[www.prahalode.cz](http://www.prahalode.cz)



České přístavy, a.s.  
Jankovcova 1627/16a, 170 00 Praha 7  
[www.ceskepřistavy.cz](http://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](http://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. Lukáš Drahozal; Ing. Petr Forman; Ing. Lubomír Fojtů;  
Ing. Jiří Friedel; Doc. Ing. Pavel Jurášek, CSc.; Bc. Tomáš Kolařík;  
Jiří Pěknice; Ing. Josef Podzimek; Ing. Milan Raba;  
PhDr. Štěpán Rusňák; Ing. Jan Skalický; Ing. Michael Trnka, CSc.

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

### PLAVBA A VODNÍ CESTY o.p.s.

Na Pankráci 53  
140 00 Praha 4  
ceskaplavba.cz

### Objednávky a inzerce:

tel.: 725 793 793

e-mail: vodnicesty@seznam.cz

**Jazyková úprava:** Ing. Petr Forman

**DTP, tisk:** Martin Čmejla, PRESTO s.r.o.

Vychází čtvrtletně

Roční předplatné vč. poštovního 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:** Vizualizace lodního zdvihadla Veselí nad Moravou  
**Autor:** Ředitelství vodních cest ČR

## OBSAH

Úvodní slovo: Rekreační plavba na Baťově kanálu

pomáhá rozvoji celého regionu

JUDr. PhDr. Petr Kolář, Ph.D. .... 2

Plavební okruh Veselí nad Moravou – Vnorovy ..... 3

Baťův kanál slaví 90 let od zahájení stavby – Odemykání plavební sezony proběhne prvního máje ve Veselí nad Moravou ..... 6

Na Baťově kanálu roste po 85 letech nová plavební komora. Stavbaři dokončují její základy ..... 7

Změna zakládací listiny Baťův kanál, o. p. s. sjednocuje Baťův kanál Vojtěch Bártek ..... 8

Baťův kanál se připravuje na hlavní plavební sezónu 2024 Ing. Pavel Cenek ..... 9

Přístav pro milovníky vína – vinařství Dog in Dock ..... 12

Aktuality Ředitelství vodních cest ČR Ing. Jan Bukovský, Ph.D. .... 14

Na Ukrajině je cítit únava, proto musíme pomáhat ještě více Bc. Tomáš Kolařík ..... 19

Povodí Vltavy úspěšně dokončilo rekonstrukci Staroměstského jezu Ing. David Mareček ..... 22

Revitalizace historického dědictví: Metrostav DIZ rekonstruuje Štítkovský jez v Praze Ing. Daniel Boďa, Bc. Jan Vicher ..... 24

Rekonstrukce vodního díla Morávka Ing. Radomír Drochytka ..... 26

Plavba – vodní doprava Doc. Ing. Pavel Jurášek, CSc. .... 27

Vzpomínka na Ing. Josefa Zárubu, CSc. Doc. PhDr. Josef Záruba-Pfeffermann, PhD. .... 28

Ing. Josef Podzimek ..... 29

Vzpomínka na prof. Ing. Petra Moose, CSc., dr. h. c. .... 30

Prof. Ing. Petr Moos, CSc., dr. h. c. – medailon ..... 31

Život není takový – je úplně jiný (93) Ing. Josef Podzimek ..... 32

# Úvodní slovo starosty Veselí nad Moravou

## Rekreační plavba na Baťově kanálu pomáhá rozvoji celého regionu



Když se v polovině devadesátých let minulého století objevily první myšlenky na obnovu Baťova kanálu pro rekreační plavbu, mnozí nechápavě kroutili hlavou, zpochybňovali význam a přínos vybudování nové plavební cesty a nevěřili, že by půl století zanedbané koryto kanálu mohlo ožít a smysluplně fungovat. A jaká je situace dnes? Více než padesát kilometrů vodní cesty, dvě desítky přístavů a přístavišť, stovky pracovních míst ve firmách zajišťujících půjčování lodí a veškeré navazující služby od ubytování, gastronomie, opravy lodí až třeba po obsluhu plavebních komor. Ale co je nejdůležitější: téměř sto tisíc spokojených návštěvníků, kteří tuto část východní Moravy každoročně navštíví!

To je alespoň rámcový náhled do dnešního soukolí aktivit státních organizací, místních samospráv a neziskového i podnikatelského sektoru, které s rozvojem Baťova kanálu a celého systému rekreační plavby ve Slováckém regionu souvisí. Již v roce 1996 vznikla z iniciativy starostů obcí a měst Agentura pro rozvoj turistiky na Baťově kanálu jako vůbec první organizace usilující o koordinaci veškerých aktivit pro rozvoj této vodní cesty. Na ní dnes navazuje činnost obecně prospěšné společnosti Baťův kanál, která aktuálně prochází poměrně rozsáhlou transformací s cílem vyváženého zapojení Jihomoravského a Zlínského kraje, obcí a měst, jejichž územím vodní cesta vede a podnikatelů, kteří na ní zajišťují potřebné logistické, gastronomické a ubytovací služby.

Od samého počátku sehrává klíčovou roli Ředitelství vodních cest České republiky, které zajišťuje potřebné investice do výstavby nových přístavů a přístavišť i do dlouho očekávaného prodloužení vodní cesty, která by měla v dohledné době vést od Kroměříže až po Hodonín a slovenskou Skalici. Velká očekávání jsou spojena i s připravovaným projektem Plavebního okruhu Veselí nad Moravou – Vnorovy, který bude vůbec prvním úsekem umožňujícím okružní plavbu s překonáním výškového rozdílu hladin řeky Moravy a Baťova kanálu nejen prostřednictvím plavebních komor, ale i unikátního lodního zdvihadla. Stejně významnou roli sehrává státní podnik Povodí Moravy, pod jehož správou celá vodní cesta spadá a které aktuálně řeší zpevnění břehů v několika úsecích vodní cesty, renovaci plavebních komor i budování čekacích stání na rejdách plavebních komor.

Baťův kanál se tak v posledním čtvrt století stal neodmyslitelnou a přirozenou součástí krajiny východní Moravy, která je atraktivní zdaleka nejen pro občany okolních obcí a měst, ale i turistickým lákadlem pro návštěvníky z celé Evropy. Baťův kanál dnes patří mezi nejdynamičtější se rozvíjející turistické destinace v celé republice, která významným způsobem přispívá k ekonomickému růstu regionu. A to nepochybně svědčí o tom, že rozvoj rekreační plavby po upravených a dobře udržovaných vodních cestách s potřebným zázemím v kvalitních přístavech a přístavištích má smysl!

*JUDr. PhDr. Petr Kolář, Ph.D.  
starosta Veselí nad Moravou  
předseda Mikroregionu Ostrožsko-Veselsko*



Vizualizace finální podoby rozšířeného přístavu Veselí nad Moravou s novými apartmánovými domy a vinařstvím Dog in Dock.

Zdroj: ŘVC ČR

# Plavební okruh Veselí nad Moravou – Vnorovy

Začátkem roku 2020 se na základě podnětu od města Veselí nad Moravou začalo Ředitelství vodních cest ČR intenzivně zabývat myšlenkou dalšího rozvoje rekreační plavby v okolí města Veselí nad Moravou, a to v podobě nového plavebního okruhu mezi městem Veselí nad Moravou a plavební komorou ve Vnorovech. V té době již byla v realizaci stavba „Rekreační přístav Veselí nad Moravou“, jejímž cílem bylo zvýšení celkové kapacity stávajícího přístavu z 11 na 35 plavidel a jeho celková modernizace včetně zřízení servisního centra s možností tankování pohonných hmot. Tato stavba byla úspěšně dokončena a uvedena do provozu před plavební sezónou 2021 a spolu s navazující investicí města Veselí nad Moravou do zázemí přístavu již 2 sezóny plní více než úspěšně svojí funkci. V mezidobí přibyla v přístavu ještě budova informačního centra, které poskytuje komplexní informační služby všem uživatelům a návštěvníkům Baťova kanálu. Vlastníkem a provozovatelem přístavu je ve spolupráci s městem Veselí nad Moravou a obecně prospěšnou společností Baťův kanál Ředitelství vodních cest ČR.

Základní myšlenka plavebního okruhu spočívá ve vytvoření paralelní vodní cesty ke stávajícímu kanálovému úseku mezi městem Veselí nad Moravou a obcí Vnorovy, který shodou okolností patří mezi nejvíce využívaný pro plavbu.

Okruh po jeho zprovoznění bude mít celkovou délku cca 9 km s rozdělením na 3 části. První část bude vedena stávajícím plavebním kanálem od přístavu Veselí nad Moravou k plavební komoře Vnorovy I, tj. Baťovým kanálem. Po proplavení plavební komory se dostaneme na řeku Moravu, kde budou mít uživatelé nově dvě možnosti, buď pokračovat dále plavební komorou Vnorovy II směrem do města Strážnice či přístavu v Petrově,

nebo se druhým úsekem vrátit zpět proti proudu řekou Moravou až k zámeckému parku ve Veselí nad Moravou. Zde bude vytvořena propojka řeky s plavebním kanálem, čímž dojde k uzavření uvedeného plavebního okruhu. Tato propojka, která tvoří poslední, třetí část okruhu, bude tvořena krátkým plavebním kanálem s plavebním zařízením, které zabezpečí překonání rozdílu hladin mezi řekou a Baťovým kanálem.

Plavební zařízení bylo zprvu koncepčně zvažováno ve 2 variantách, a to jako klasická plavební komora, nebo lodní zdvihadlo. Obě tyto varianty byly detailně posuzovány v rámci technicko-ekonomické studie. Nakonec byla vybrána varianta lodního zdvihadla, ač je tato varianta investičně a provozně o něco nákladnější. Nicméně tyto vyšší náklady jsou vyváženy právě vyšší atraktivitou tohoto zařízení, které bezpochyby pro svou unikátnost přiláká více návštěvníků. V neposlední řadě je zde nesporná výhoda v potřebném množství proplavovací vody, již je u zdvihadla oproti plavební komoře potřeba výrazně menší množství. V současné době v České republice klasické lodní zdvihadlo neexistuje. U přehradní nádrže Orlik na Vltavě sice funguje lodní výtah, který ovšem přepravuje lodě „na sucho“, a tak ho nelze považovat za plnohodnotné lodní zdvihadlo.

Vznik plavebního okruhu pak vyvolává potřebu vzniku nových stání pro plavidla, jejichž počet bude po dokončení okruhu a předpokládaném nárůstu návštěvnosti nedostatečný. Celkový deficit 50 stání bude řešen rozšířením přístavu o 46 plavidel na celkovou kapacitu 81 stání, a to na protilehlém břehu směrem k zámeckému parku. Zbývající 4 stání pak budou zajištěna na řece Moravě v lokalitě městské části Zarazice.

Myšlenka na vznik nového plavební okruhu tak ideálně za-



Přehledná mapa záměru



Vizualizace lodního zdvihadla Veselí nad Moravou, které se stane hlavní dominantou plavebního okruhu

padá i do další koncepce rozvoje rekreační plavby na Baťově kanálu, neboť aktuálně připravované a již realizované stavby v úseku vodní cesty mezi městy Kroměříž a Hodonín, a to ať už v podobě přístavní infrastruktury nebo nových plavebních komor, po svém dokončení vyčerpají kapacitní možnosti vodní cesty a další rozvoj tak bude muset být realizován prodloužením aktivně využívané délky vodní cesty. V tomto případě připadají v úvahu pouze dvě možnosti – prodloužení vodní cesty na jejích koncích, nebo využití vhodné morfologie řeky Moravy a stávajících plavebních kanálů k vytvoření paralelní vodní cesty, což je právě případ plavebního okruhu.

## Lodní zdvihadlo

Dominantním stavebním objektem je po technické i vizuální stránce svislé lodní zdvihadlo s užitnými rozměry 25,0 x 5,3 x 1,5 m, které umožní proplavení jedné osobní lodě, nebo více menších rekreačních plavidel. Umístění lodního zdvihadla je navrženo v návaznosti na stávající protipovodňové hráze z důvodu nižších nároků na zemní práce a nové konstrukce. Lodní zdvihadlo je zároveň zcela záměrně umístěno v průhledové a kompoziční ose zámeckého parku.

Samotné zdvihací zařízení je navrženo jako abstraktní puristická hmota ve formě skulptury připomínající stoličku nebo stůl. Konstrukce se pohledově uplatňuje v průhledové ose zámeckým parkem a má ambici se stát přirozenou součástí parku.

Přeprava lodí bude probíhat mokrou cestou v ocelové vaně a překonáván bude spád až 3,3 m. Hmotnost napuštěné vany vyrovnají vizuálně přiznaná protizávaží, která budou umístěna symetricky na obou stranách zdvihadla a budou se pohybovat současně s vanou.

Konstrukci zdvihadla bude tvořit ocelový rám se 4 nosnými sloupy. Na pravém břehu bude podél konstrukce vybudována opěrná zeď, levý břeh bude řešen pomocí zatravnění svahu ve sklonu 1:2, který umožní výhled návštěvníků na funkční prvky zdvihadla. Mezi objektem zdvihadla a řekou Moravou budou vybudována protipovodňová vrata a přemostění kanálu pro obslužnou cestu.

V horní části konstrukce zdvihadla je navrženo technické zázemí – ovládací místnost a zázemí obsluhy včetně šatny a hygienického zázemí. Prostory budou přístupné po venkovním točitém schodišti, které zároveň umožní přístup na střechní zdvihadla. Z ovládací místnosti bude umožněn výhled na podstatnou část přilehlé vodní cesty a na samotné zdvihadlo.

Na objekt lodního zdvihadla bude navazovat zhruba 190 m dlouhý obousměrný plavební kanál s šířkou 12 m a s minimální plavební hloubkou 1,5 m. V upravené části kanálu jsou navrženy šikmé svahy s opevněním z lomového kamene, případně kamennou rovnaninou a ve vyšších partiích svahu se zatravně-

ním. Část břehu pak bude pojata přírodě blízkým způsobem pomocí mokřadů, tůní a litorálních pásem. Podél východního břehu, před napojením na přístav, je počítáno s vybudováním krátké přístavní hrany pro podélná stání plavidel.

Součástí projektu je i výstavba horní a dolní rejdy včetně ocelových svodidel a umístění čekacího stání v horní a dolní vodě. V horní části kanálu bude vybudováno přemostění pro převedení místní komunikace. Pro umožnění realizace lodního zdvihadla a následný přístup potřebné těžké techniky bude přes Baťův kanál zřízen nový most.



Vizualizace lodního zdvihadla Veselí nad Moravou

## Rozšíření přístavu Veselí nad Moravou

Rozšíření přístavu ve Veselí nad Moravou je připravováno na jižním břehu stávajícího přístavního bazénu. Celkem se zvýší kapacita stání na 81 plavidel, čímž se tento přístav stane největším rekreačním přístavem nejen na Baťově kanálu, ale i v celé České republice. Počítáno je zde s posunem břehové hrany o 10–16 m směrem k plánovanému kulturně – vzdělávacímu vinařskému areálu a s úpravou dna na kótu 168,40 m n. m., což je přibližně 3 m pod současným terénem na břehu. Vybudována bude pevná přístavní hrana s kolmými plovoucími výložníky, při západním okraji pak bude plovoucí molo kotvené na dalbách, které bude plnit ochrannou funkci při povodních. Zde pak bude na břehu vybudován i provozní objekt s hygienickým zázemím pro uživatele přístavu. V rámci přístavu budou zřízeny dvě pobytové platformy navazující na pevná mola, stupně na sezení a další standardní vybavení pro služby, které musí moderní přístav poskytovat. Rozšíření přístavu bude po technické a designové stránce navazovat na stávající pravobřežní část přístavu, aby výsledná podoba přístavu byla jednotná a tvořila na první pohled jeden celek.



Vizualizace rozšířeného přístavu Veselí nad Moravou

## Přístaviště Zarazice

Přístaviště Zarazice je připravováno v městské části Zarazice na konci ulice Sportovní u stávajícího přemostění řeky Moravy. Přístaviště je řešeno jako pevná hrana v délce 45 m ze štetovic s betonovou korunou. Přístup k přístavišti je navržen pomocí přístupového šikmého chodníku, který je umístěn v místě stávajícího sjezdu na bermu a dále je pak k přístupu navrženo terénní schodiště, které z přístavní hrany vede na vrchol protipovodňového valu.

Komplexní projekční činnost na lodním zdvihadle a rozšíření přístavu Veselí nad Moravou zajišťuje společnost AQUATIS a.s., pod architektonickým dohledem pana architekta doc. Ing. arch. Patrika Kotase ze společnosti Kotas & Partners, s.r.o.

V současné době má Ředitelství vodních cest ČR za sebou úspěšné prokázání pozitivních ekonomických efektů záměru a rovněž jeho posouzení z hlediska vlivů na životní prostředí, tzv. EIA. Aktuálně je dokončena projektová dokumentace pro rozšíření přístavu a probíhá zajišťování potřebných stanovisek pro jeho povolení. Projektová dokumentace pro lodní zdvihadlo bude dokončena do konce roku 2023. Vše je tak směřováno k zahájení realizace rozšíření přístavu na podzim roku 2024 s dokončením a uvedením do provozu na začátek plavební sezóny v roce 2026 (během plavební sezóny budou stavební práce přerušeny a přístav bude fungovat v plnohodnotném režimu). Dokončení lodního zdvihadla a přístaviště Zarazice by pak mělo proběhnout s jednoročním odstupem, tj. s uvedením do provozu na plavební sezónu 2027.

Celý záměr „Plavební okruh Veselí nad Moravou – Vnorovy“ je pak úzce koordinován jak s městem Veselí nad Moravou, tak i společností Vinařství Veselí nad Moravou, s.r.o., která na levém břehu stávajícího přístavu bude realizovat kulturně – vzdělávací vinařský areál. Tato koordinace je po technické stránce o to náročnější, neboť záměr vybudování vinařského areálu vznikl již před myšlenkou na vznik plavebního okruhu a je tak stavebně již povolen. Nicméně pozitivní a konstruktivní přístup všech zúčastněných stran umožnil oba projekty synergicky propojit a vzájemně doplnit.

Ředitelství vodních cest ČR má v současné době, kromě pla-

vebního okruhu, v přípravě i další záměry v celkovém objemu cca 1,3 mld. Kč, které jsou rovnoměrně rozloženy po celé délce Baťova kanálu. V letošním roce byla zahájena realizace plavební komory u jezu Sudoměřice, která zabezpečí prodloužení vodní cesty do města Hodonín, kde by měl následně vzniknout velký rekreační přístav. Obdobná situace je pak i na opačné straně Baťova kanálu, kde bude realizována nová plavební komora u jezu Bělov, která zpřístupní uživatelům město Kroměříž, kde bude rovněž realizován velkokapacitní přístav. V neposlední řadě pak bude realizován přístav Slovácko, který bude sloužit společně pro souměstí Uherské Hradiště a Staré Město.

Po dokončení všech plánovaných investic Ředitelství vodních cest ČR a Povodí Moravy, s.p., je celková návštěvnost Baťova kanálu předpokládána v úrovni 220–230 tisíc návštěvníků ročně (stávající roční návštěvnost se pohybuje okolo 90 tisíc návštěvníků). Tento údaj je pak vztažen k roku 2050. I když toto číslo vypadá z hlediska kapacity Baťova kanálu velmi vysoké, je potřeba doplnit, že tato návštěvnost bude rovnoměrně rozložena po celé jeho délce mezi městy Kroměříž a Hodonín. V nejbližších letech předpokládáme rovnoměrný nárůst návštěvníků tak, jak budou postupně uváděny do provozu jednotlivé stavby. V roce 2026–2027 by se mělo jednat o cca 140 tis. návštěvníků.

Závěrem je nezbytné na tomto místě poděkovat zejména zástupcům města Veselí nad Moravou, bez jejichž prvotního impulzu a následné podpory by tento projekt vůbec nevznikl, a rovněž zástupcům Vinařství Veselí nad Moravou, s.r.o., kteří svou vstřícností a úpravou kulturně – vzdělávacího areálu umožnili zachovat zamýšlenou podobu a velikost rozšiřovaného přístavu.

Podrobnější audiovizuální představení celého záměru „Plavební okruh Veselí nad Moravou – Vnorovy“ lze shlédnout na <https://www.youtube.com/watch?v=pnndC5Zx1HY>



### Základní parametry záměru:

vznik plavebního okruhu délky cca 9 km,  
nové lodní zdvihadlo o užitných rozměrech 25 x 5,3 x 1,5 m,  
rozšíření přístavu Veselí nad Moravou na kapacitu 81 státní,  
přístaviště Zarazice.



Vizualizace přístaviště Zarazice

# Bařův kanál slaví 90 let od zahájení stavby

## Odemykání plavební sezony proběhne prvního máje ve Veselí nad Moravou



**Kulaté devadesáte výročí slaví Bařův kanál – v roce 1934 byly zahájeny stavební práce** na plavebním kanále spojující Výklopník u Sudoměřic a Bařovy pomocné závody v Bařově (dnešních Otrokovcích).

**Letošní odemykání se uskuteční 1. května od 14 hodin v přístavu Bařova kanálu ve Veselí nad Moravou.** Návštěvníci se mohou těšit na bohatý doprovodný program. Slavnostnímu otevření bude přítomen také ministr dopravy Martin Kupka.

**Stavba této čím dál více vyhledávané turistické vodní cesty byla zahájena 16. října 1934.** Celkový rozpočet stavby byl odhadnut na 25,4 miliónů korun. Postupem času se rozpočet stavby navýšil až na 35 miliónů korun, toto navýšení bylo způsobeno mimo jiné i povodní v roce 1937, která poškodila nedokončenou stavbu. Veškeré práce pak skončily na podzim roku 1938. I organizačně se jednalo o náročnou stavbu – Země moravskoslezská se s firmou Bařa dohodla, že země zajistí projekty a realizaci zemních prací i betonových konstrukcí a firma Bařa zajistí projekty a dodání veškerých kovových konstrukcí plavebních komor, mostů a jezů.

Průplav Otrokovice – Rohatec, jak se Bařův kanál správně jmenuje, byl plánován už od dvacátých let minulého století. A to

nejen jako dopravní stavba k přepravě lignitu z dolu Tomáš v Ratíškovicích do tepláren v tehdejších Bařově, ale také páteřní závlahový kanál. Na konci 2. světové války byl kanál značně poškozen ustupujícími německými vojsky. Po válce i z důvodu znárodnění provoz na kanálu postupně zanikl.



*Bařův kanál slaví 90 let od zahájení stavby*

# AQUATIS

INŽENÝRSKÁ, KONZULTAČNÍ,  
PROJEKTOVÁ A DODAVATELSKÁ  
SPOLEČNOST



VODNÍ DOPRAVA  
ŠETRNÁ CESTA  
K ŽIVOTNÍMU PROSTŘEDÍ

**SAFICHEM group**

[www.aquatis.cz](http://www.aquatis.cz)



# Na Baťově kanálu roste po 85 letech nová plavební komora. Stavbaři dokončují její základy



**Hodonínsko se mění v Holandsko, chtělo by se zaglosovat při představě, že někdejší ambiciózní vodohospodářský projekt Tomáše Bati bude konečně kompletní. Stavbaři prodlužují splavnost Baťova kanálu o poslední kilometr. Díky tomu budou moci lodě proplout z Otrokovic až do Hodonína.**

Koryto řeky Radějovky nedaleko obce Rohatec v současnosti zahrazuje mohutná štětová jímka, v níž už se klube klíčový prvek – plavební komora neboli zdymadlo. Základová deska zařízení má nyní vybetonované čtyři ze šesti dilatačních celků. Součástí projektu je také kompletní rekonstrukce přilehlého Sudoměřického jezu.

„Projekt počítal s tím, že napřed opravíme jez a vodu mezitím budeme převádět přes samostatnou jímku plavební komory. To by však vedlo ke stísněné logistice a riziku rozplavení základové spáry pod komorou, a proto jsme po dohodě s investorem vymysleli jiné řešení. Oba objekty budujeme souběžně v jedné velké jímce a vodu převádíme bočním obtokem. Změna projektu jímky nás na začátku mírně zdržela, ale předpokládáme, že nové řešení zrychlí průběh další výstavby tím, že oba objekty budou moci být prováděny současně. První zvýšené průtoky v řece Moravě již prokázaly, že jímka funguje dobře a stavbu plavební komory neohrozily,“ říká **Lubomír Mik, vedoucí projektu** ze společnosti **Metrostav DIZ**.

Protože středem koryta vede státní hranice se Slovenskem, staveniště se rozkládá na území dvou států. „Stavba má několik stavebních povolení na Slovensku i v Česku. Kvůli odlehlosti inženýrských sítí na české straně nám přišla vhod možnost napojení na elektřinu přes blízké slovenské přístaviště Skalica. Naopak obslužné asfaltové komunikace nám Slováci nepovolili využívat, a tak jsme k zásobování stavby museli přizpůsobit polní cestu od české silnice I/55,“ prozrazuje Lubomír Mik.

V následujících měsících stavbaři dokončí základy, aby v létě mohly navázat postupně betonáže samotné plavební komory a jednotlivých záběrů jezu. Komora s užitnou délkou 38,5 metrů a šířkou 5,3 metrů umožní překonat spád 2,7 metru. Architektonické řešení vodního díla odkáže svou barevností na obce Rohatec a Sudoměřice. Protože investor trval na tom, aby stavba neovlivnila plavební sezonu, v průběhu dubna stavbaři umožní napuštění této části kanálu tak, aby sezona mohla začít v tradičním termínu 1. května.

Zatímco na plavební komoře a jezu pracují stavbaři Metrostavu DIZ, na zbývajících součástech projektu jejich kolegové ve sdružení ze společnosti SWIETELSKY stavební.

Jde o rozšíření a prohloubení osm set metrů dlouhého úseku říčky Radějovky, výstavbu dvou mostů a také vytvoření rozsáhlého biokoridoru s rozlohou téměř 24 hektarů.

Baťov kanál vybudoval podnikatel Tomáš Baťa v letech 1934–1938. Uměle vytvořená vodní cesta s délkou 52 kilometrů spojila Otrokovice se Sudoměřicemi a sloužila především k přepravě nákladů. Dnes je její význam již výhradně turistický. Protože se však v minulosti nepodařilo splavnit kanál do Rohatce či Hodonína, lodě se musely u přístavu Skalica otáčet a plout zpět. Díky nyní budovanému zdymadlu budou moci pokračovat do Hodonína, což otevírá plavební turistice v regionu úplně nové obzory.

Stavbu s názvem Prodloužení splavnosti vodní cesty Otrokovice – Rohatec – plavební komora Rohatec řídí jako investor Ředitelství vodních cest. Zhotovitelem je Společnost Baťov kanál, tvořená vedoucím společníkem firmou SWIETELSKY stavební a druhým společníkem Metrostav DIZ. Smluvní cena dosahuje celkem 339,8 milionů korun bez DPH. Náklady pokrývá Státní fond dopravní infrastruktury.

Výstavba byla zahájena v létě loňského roku a měla by skončit v listopadu 2025. Investor již připravuje několik navazujících projektů, které postupně vytvoří na Hodonínsku mimořádně atraktivní a komfortní plavební destinaci. Jedním z nejdůležitějších bude nový velký bazénový přístav Hodonín.

Firmy ze Skupiny Metrostav v posledních letech navazují na prehistorii své mateřské společnosti a úspěšně realizují velké množství vodohospodářských staveb v Česku i zahraničí. Suverénně největším projektem byla nedávno dokončená rekonstrukce proslulého slovenského vodního díla Gabčíkovo. Podpis Metrostavu však nesou i rekonstrukce pražských jezů či vodního díla Hněvkovice na Českobudějovicku, případně modernizace vodního díla Hořín na Mělnicku.



# Změna zakládací listiny Bařův kanál, o. p. s. sjednocuje Bařův kanál

**Vojtěch Bártek** – ředitel Bařův kanál, o. p. s.



Od poloviny 90. let 20. století se datuje výrazná iniciativa měst a obcí ležících v okolí téměř zapomenutého a tehdy i velmi zanedbaného průplavu Otrokovice – Rohatec, která si vzala za cíl obnovu vodní cesty. Obnova neměla znamenat návrat nákladní plavby na vody průplavu, ale po vzoru starých industriálních kanálů v západní Evropě využití tohoto potenciálu pro rekreační plavbu.

V dané době se jednalo jen o sny jednotlivců. Přesto se našlo pár odvážných či prozíravých měst a obcí, které 5. 4. 1996 založily nadaci Agentura pro rozvoj turistiky na Bařově kanálu. Původní činnost měla být čistě nadační, tzn. shromažďovat finanční prostředky, které měly být dále přerozdělovány konkrétním organizacím na konkrétní projekty. Postupem času ale začala nadace sama realizovat rozvojové projekty a jako jedna z prvních organizací participovala na představných programech EU.

V souvislosti s tehdejší změnou zákona o nadacích a nadačních fondech byla nadace Agentura pro rozvoj turistiky na Bařově kanálu 3. března 1999 transformována na nadační fond.

Postupem času přibývalo činností, pro které právní forma nadačního fondu nebyla příliš vhodná, a tak správní rada nadačního fondu Agentura pro rozvoj turistiky na Bařově kanálu rozhodla 3. května 2001 o založení obecně prospěšné společnosti Bařův kanál. Ten den byla také notářkou JUDr. Ludmilou Petěrkovou

sepsána zakládací listina. 23. ledna 2002 byla společnost zapsána do rejstříku obecně prospěšných společností vedených Krajským soudem v Brně a zahájila svou činnost.

Zakládací listina byla formou notářského zápisu provedeného notářkou JUDr. Vladimírou Zachovalou dvakrát měněna. V roce 2007 se upravoval způsob delegace osob do správní a dozorčí rady a měnil se počet členů správní a dozorčí rady ze 3 na 6. V roce 2011 se na základě změny zákona o obecně prospěšných společnostech měnil statutární zástupce z předsedy správní rady na ředitele.

Třetí změna zakládací listiny byla za dlouhou dobu existence obecně prospěšné společnosti nejvýznamnější. V pondělí 16. října 2023 podepsal hejtman Zlínského kraje Radim Holíš společně s hejtmánem Jihomoravského kraje Janem Grolichem v Uherském Hradišti smlouvy, na jejichž základě převzaly od 1. ledna 2024 oba kraje od Agentury pro rozvoj turistiky na Bařově kanálu práva a povinnosti zakladatele v obecně prospěšné společnosti Bařův kanál. Díky tomu se mohou sjednotit a zefektivnit řízení rozvoje Bařova kanálu a posílit v něm svoji roli. Podepsání dohod umožní krajům se přímo podílet na rozhodnutích o všech důležitých krocích při dalším rozvoji Bařova kanálu.

Zároveň společnost zřizuje nové orgány. Jednou z nich je komora obcí, která sdružuje obce a města obou dotčených krajů ležících na Bařově kanálu. Komora obcí deleguje do devítičlenné správní rady čtyři členy. Je zde tedy patrně výrazné zapojení měst a obcí do rozhodovacích procesů společnosti a důležité slovo při určování dalšího rozvoje turistické vodní cesty.

Dalším nově zřízeným orgánem je komora podnikatelů. Ta vytváří možnost podílení se na směřování organizace pro zapojené podnikatelské subjekty. Je to poprvé, kdy dostal soukromý sektor takovou příležitost. Komora podnikatelů má také zastoupení ve správní i v dozorčí radě společnosti.

Společnost nově také vytváří stálý výbor, kde ve spolupráci s Povodím Moravy, Ředitelstvím vodních cest České republiky, Státní plavební správou a dalšími subjekty řešit infrastrukturu i provoz samotné vodní cesty. Bařův kanál, o.p.s. se tak stává platformou pro širokou spolupráci všech partnerů.



Podpis smlouvy hejtmánem Zlínského kraje Radimem Holíšem a hejtmánem Jihomoravského kraje Janem Grolichem 16. října 2023 v Uherském Hradišti

# Bařův kanál se připravuje na hlavní plavební sezónu 2024

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

V hlavní plavební sezóně 2023 Povodí Moravy zaznamenalo na plavebních komorách celkem *38 751 proplutí lodí\** a v součtu komory proplavily *181 546 osob\**. Ve srovnání s rokem 2022 se jednalo přibližně o 100 proplutí a 3 000 osob více. V průměru to představuje 3 523 proplutí na jednu komoru, každou komorou pak proplulo v průměru 16 504 osob. Nejvytíženějšími komorami byly plavební komory Veselí nad Moravou, Vnorovy I, Vnorovy II a Petrov, kterými proplulo více než 4 000 lodí s více než 19 000 osobami. Pro sezónu 2024 tak Povodí Moravy s.p. předpokládá další nárůst návštěvnosti, která bude vyžadovat zvýšení nasazení zaměstnanců Povodí Moravy, jako správce vodní cesty, pro zvýšení komfortu návštěvníků a pro zajištění bezpečnosti plavebního provozu.

Pro hlavní plavební sezónu 2024, která bude slavnostně zahájena 1. května ve Veselí nad Moravou, tak připravilo Povodí Moravy, s.p. v rámci podpory rozvoje cestovního ruchu v oblasti rekreační plavby rozšíření komorovacích dnů o dva, a to o čtvrtky 2. 5. a 9. 5. 2024. Komorování bude ukončeno v neděli 29. 9. 2024 a bude obnášet celkem 872 hodin provozní doby na každé plavební komoře. Tato činnost je standardně hrazena z prostředků Povodí Moravy, s.p.

Plavební sezónu 2024 přivítá komplexně opravená plavební komora Spytihněv a modernizované náplustné stavidlo ve Veselí nad Moravou, které je jediným objektem zajišťujícím napouštění povrchové vody z řeky Moravy do jižního kanálového úseku vodní cesty Bařův kanál od Veselí nad Moravou až po jez Sudoměřice. V letošním roce bude rovněž dokončena modernizace zbývajících rejd plavebních komor ve Spytihněvi a Babicích. Tyto uvedené akce byly financovány ze zdrojů SFDI s dílčí spoluúčastí Povodí Moravy, s.p.

Kromě těchto velkých stavebních akcí byla v rámci přípravy provedena i řada drobných údržbových prací a oprav, mezi něž patří zejména oprava vypouštěcího stavitka na vzpěrných vrátech PK Babice, opravy úchytných lan a kotvicích ok na PK Huštěnovice a PK Uherský Ostroh, opravy technologií na PK Vnorovy I. a PK Petrov a další údržbové práce.

Nedílnou součástí přípravy na hlavní plavební sezónu je již tradičně arboristický ořez větví a keřů zasahujících do plavební dráhy, osazení bójí vyznačujících plavební dráhu a čištění násošů v rejdech plavebních komor.

*\*Pozn. Povodí Moravy eviduje na každé plavební komoře počet proplutí lodí a počet osob na palubě každé lodi. Výše uvedený počet proplutí je pak součtem údajů ze všech plavebních komor. Pokud se plavidlo proplaví přes 5 plavebních komor, je započítáno pětkrát. Tvoří-li osádku plavidla pět lidí, je počet proplavených osob 25.*

## Modernizace náplustného stavidla ve Veselí nad Moravou

Náplustné stavidlo ve Veselí nad Moravou bylo vybudováno na konci třicátých let minulého století a je umístěno v pravobřežní hrázi horní rejd plavební komory Veselí n. Moravou. Slouží k napouštění jižního kanálového úseku vodní cesty od Veselí nad Moravou až po jez Sudoměřice (budoucí PK Rohatec) a je jediným zdrojem vody pro zajištění bezpečné plavební hladiny při průběžném provozu plavebních komor Veselí, Vnorovy I., Vnorovy II. a Petrov (v budoucnu PK Rohatec).

Z důvodů nárůstu rekreační plavby a zvyšujícím se nárokům na její plynulost a četnost proplavování na plavebních komorách, bylo stávající technické řešení náplustného objektu nevyhovující a nedostačující. Dalším důvodem nezbytnosti rekonstrukce byl špatný stav betonových a ocelových konstrukcí včetně technologie a elektroinstalace.

Modernizací náplustného stavidla došlo k odstranění rizika havarijního přerušení plavby na jižním úseku Bařova kanálu od Veselí nad Moravou až po jez Sudoměřice (budoucí PK Rohatec), kontinuálnímu zajištění plynulého a bezpečného průtoku, udržování stabilní plavební hladiny a zabezpečení napouštění všech plavebních komor na tomto úseku.

Náklady činily 23 400 000 Kč z rozpočtu Státního fondu dopravní infrastruktury, 3 800 000 Kč z vlastních prostředků.



Náplustné stavidlo Veselí

## Oprava opevnění další části Bařova kanálu

V měsíci listopadu 2023 byly dokončeny stavební práce na opravě opevnění další části Bařova kanálu v úseku od mostu Valcha po Výklopník. Jedná se o navazující úsek na stavbu Výklopník – jez Sudoměřice.

Před samotným zahájením prací byly provedeny veškeré záchranné transfery živočichů, a to pod dohledem biologického dozoru stavby. Následně proběhlo kácení dřevin, následovalo těžení sedimentu a opevňování koryta pomocí kamenného zá-



Oprava opevnění výklopník – Valcha



*Oprava opevnění výklopnik – Valcha*

hozu s urovnáním líce/rovnaniny.

Veškeré práce v korytě toku byly plánovány tak, aby nedošlo k omezení plavby v hlavní plavební sezóně. Po skončení hlavní plavební sezóny byly provedeny terénní úpravy včetně dosypání hráze na původní kolaudovanou niveletu. Zemní materiál z koryta toku byl uložen do příspyu hráze, na kterém byla provedena náhradní výsadba stromů. Pro zamezení prorůstání kořenů byl přísep v místě náhradní výsadby od hráze oddělen folií.

Náklady činily 44 800 000 Kč z rozpočtu Státního fondu dopravní infrastruktury

### **Modernizace rejd plavebních komor Baťova kanálu**

Povodí Moravy pokračuje v modernizaci rejd plavebních komor Baťova kanálu a navazuje tak na realizace z minulých let. V letošním roce bude dokončena modernizace posledních dvou plavebních komor, a to v Babicích a Spytihněvi.

Cílem modernizace rejd je další zvýšení bezpečnosti a komfortu rekreační plavby na Baťově kanále.

Jedná se o rozsáhlou stavební akci, která probíhá prakticky v celé délce vodní cesty tak, aby nebyl omezen plynulý provoz v průběhu hlavních plavebních sezón.

V předchozích letech byla dokončena modernizace rejd na plavebních komorách Petrov, Vnorovy I, Vnorovy II, Veselí nad Moravou, Uherský Ostroh, Nedakonice, Kunovský les, Staré Město a Huštěnovice.

Modernizace spočívala ve vybudování pevného kotvícího místa před plavební komorou sloužícího pro vyvážení plavidel, tak aby byla zajištěna bezpečnost při vplouvání a vyplouvání z plavební komory. Každé čekací stání je označeno odpovídajícím plavebním znakem. Vše splňuje moderní standardy pro plavbu a bezpečný pohyb před vplutím do plavební komory.

Součástí modernizace je i nové osvětlení čekacích stání a instalace kamerových systémů.



*Oprava opevnění výklopnik – Valcha*



*Vyčkávací stání Petrov*



*Vyčkávací stání Uherský Ostroh*



*Vyčkávací stání Veselí nad Moravou*

Práce byly zahájeny v druhé polovině roku 2021 a budou dokončeny nejpozději v listopadu roku 2024.

Celkové náklady na modernizaci rejdu jedenácti plavebních komor jsou 61 mil. Kč. Akce je financovaná ze Státního fondu dopravní infrastruktury.

#### Plavební komora ve Spytihněvi dostane nová vrata

Generální oprava plavební komory ve Spytihněvi probíhá úspěšně. Práce budou dokončeny v dubnu tak, aby 1. května mohla bez omezení začít hlavní plavební sezóna na Baťově kanálu.

V říjnu zahájilo Povodí Moravy komplexní opravu takřka 90 let staré plavební komory ve Spytihněvi. Správce Baťova kanálu měl na dokončení rozsáhlých stavebních prací pouhých sedm měsíců. Na konci dubna musí komora projít provozními zkouškami tak, aby byla od 1. května v plném provozu. Akce spočívá v komplexní opravě všech částí plavební komory a zahrnuje výměnu vrat, elektroinstalací a ovládacích konstrukcí, včetně stavebních konstrukcí. Plavební komora získá nové úvazní prvky, signalizační i plavební značení.

Oprava plavební komory ve Spytihněvi je součástí komplexních oprav všech plavebních komor, které Povodí Moravy na Baťově kanálu plánuje. S ohledem na technickou náročnost oprav, a zachování plného provozu hlavní plavební sezóny, budou práce probíhat postupně. Jako první se „nového kabátu“ dočká plavební komora ve Spytihněvi, následovat bude generální oprava plavební komory ve Veselí nad Moravou.

Opravy plavebních komor ve Spytihněvi a Veselí nad Moravou si vyžádají finanční náklady ve výši 47 mil. korun. Akce je financována z prostředků Státního fondu dopravní infrastruktury.



Osazování vrat na plavební komoře Spytihněv

# Přístav pro milovníky vína – vinařství Dog in Dock



Mladé vinařství Dog in Dock z Veselí nad Moravou na Baťově kanále se zrodilo z čirého nadšení pro kvalitní víno a chuti sdílet ho s každým, kdo jej ocení. Filozofií vinařství je výroba vína v harmonii s přírodou s použitím těch nejmodernějších technologií, které jsou co nejšetrnější k hroznům. Zároveň vychází z dlouholeté vinařské tradice na Moravě – díky vinohradům v podhůří Bílých Karpat mají vína Dog in Dock výjimečný charakter. V portfoliu vinařství najdete klasická vína s kořeny v moravské tradici, ale také lehká šumivá vína, sekty a spritzery inspirované dobrodružnými cestami do dalekých zemí.

Kolem vinařství postupně vzniká areál s cílem vytvořit přístav, do kterého se budou vždy rádi vracet nejen milovníci vína. Areál Dog in Dock bude místo, kam se vydáte nejen za vínem, ale i za přírodními krásami, za kulturou, koncerty a dobrým jídlem. Stane se ideální destinací pro setkání s přáteli, na prodloužený víkend v apartmánech nebo rodinnou oslavu v zrekonstruované historické Oranžerii a přilehlém parku. Ubytování v Apartmánech a Bistro zakotvené v přístavu otevřou už letos v květnu a další atraktivní místa v areálu budou v dalších letech postupně přibývat.

## Apartmány Dog in Dock

V květnu se otevře nové apartmánové ubytování na adrese Zámecká, Veselí nad Moravou. V srdci tohoto malebného města vám nabídneme elegantně vybavené apartmány, které kombinují současný design s historickým kouzlem lokality. Z oken vás okouzlí malebný výhled do zámeckého parku a na klidnou hladinu Baťova kanálu. Ponořte se do atmosféry, kde se snoubí historický odkaz s přírodou a moderní architekturou. Užijte si nezapomenutelný odpočinek v exkluzivním prostředí v srdci Veselí. Před Apartmány přivítá návštěvníky unikátní uměleckého dílo Davida Černého – sousoší psů odkazující na název vinařství.



## Pokoje, kde je každý detail navržen pro vaše dokonalé pohodlí

Ubytování nabídne plně vybavené apartmánové pokoje i praktická dvoulůžka. Prostor pokojů kombinuje moderní design s funkcionalitou – manželská postel slibuje klidný spánek, zatímco v obývacím pokoji lze využít rozkládací pohovku jako další lůžko. Ke komfortu přispívá televize a kompaktní kuchyňský kout s kávovarem a ledničkou. Každý pokoj nabídne koupelnu s vanou nebo praktickým sprchový koutem. V případě, že potřebujete pracovat či plánovat výlety, pracovní a jídelní stůl jsou vám k dispozici. Wi-fi připojení, klimatizované prostory i parkovací stání je samozřejmostí pro každého hosta.





### Dog in Dock x Ashley Percival

V loňském roce navázalo vinařství spolupráci s umělcem Ashleyem Percivalem. Ten u svého stolu v britském pobřežním městečku Falmouth vytváří magický svět, ve kterém zebry surfují, žirafy jezdí na kole a tygři zase na skatu. Jeho hravé umění baví lidi všech generací. Umělcovy kresby nadchly svou zdánlivou jednoduchostí a skoro dětskou laskavostí mnoho věhlasných značek. Portfolio Ashleyho zahrnuje spolupráci na dětské kolekci pro Gucci, s americkou značkou Beis zase vytvořil designového plyšáka, který má své malé zákazníky doprovázet na cestách kolem světa. S ikonickou Patagonií, značkou Papyrus, či Urban Outfitters spolupracoval na celé řadě dalších hravých produktů.

*Prožitek z vína by měl být veselý od počátku až do konce. Výběr té správné láhve z dostupné nabídky je ale málokdy takový. Většina etiket vypadá obdobně a jen malá část z nich se*

*dá popsat vesele. Chtěli jsme přinést něco, co člověku skutečně utkví v paměti. Proto jsme se spojili s britským umělcem, jehož tvorba je svou uhlitou veselostí charakteristická, vysvětluje netradiční spojení vína, psů a umění Tomáš Zbořil, enolog a jednatel vinařství Dog in Dock.*

Spolupráci s Ashleyem započalo vinařství přípravou Bubbles & Barks, lahodného frizzante v plechovce, které se pyšní barevnými ohaři Ashleyho kolekce. Plechovky jsou nejen krásné, ale díky speciálnímu laku zajímavé i na dotek. Od listopadu jsou pak s etiketou se psy Ashleyho Percivala k dostání všechna vína z nabídky Dog in Dock.

Abyste si vína Dog in Dock mohli užít všemi smysly, plechovky i lahve doplňuje unikátní playlist. Stačí naskenovat speciální Spotify kód přímo z láhve či plechovky a můžete si užívat tónů hudby doplňující zážitek z vína.



## Aktuality Ředitelství vodních cest ČR

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

### Plavební komora v Roztokách u Prahy bude mít nová čekací stání pro malá rekreační plavidla

Ředitelství vodních cest ČR zahájilo stavbu čekacích stání pro malá plavidla v horní a dolní rejdě plavební komory Roztoky na Vltavě. Dnes tu žádná čekací stání pro rekreační plavidla neexistují. Při čekání na proplavení tak nemají možnost se bezpečně a pohodlně vyvázat a musí zůstat na motorech přímo na řece. Stavba by měla být hotova během léta letošního roku.

„Tato stavba není ojedinělá. Čekací stání uzpůsobená pro malá rekreační plavidla chybí i u jiných plavebních komor na Vltavě. V loňském roce jsme vybudovali podobné čekací stání ve Vraném nad Vltavou a následovat bude ještě letos plavební komora Dolánky a Hořín. Podporujeme tím zajištění lepších podmínek pro rozvíjející se rekreační plavbu na našich vodních cestách a zároveň zvyšujeme bezpečí a komfort pro posádky malých plavidel,“ říká Lubomír Fojtů, ředitel Ředitelství vodních cest ČR.

Plavební komora Roztoky překonává spád Vltavy, který je už 120 let tvořen zdymadlem Klecany-Roztoky v těsné blízkosti Prahy, vybudovaném v rámci splavnění Vltavy právě do Prahy. Komora se nachází u levého břehu na vybudovaném krátkém plavebním kanálu, zatímco jez s vodní elektrárnou je situován dále proti proudu Vltavy.

Stavba nových čekacích stání nebude mít na provoz v přilehlém okolí téměř žádný vliv. Většina stavebních prací bude prováděna z vody a mimo plavební dráhu. Pouze v úplném začátku, během prvního únorového týdne, bude podél přilehlé asfaltové komunikace položen přívodní kabel elektřiny. Během března a dubna je plánováno usazení ocelových daleb pro čekací stání v horní i dolní vodě, na které budou během následujících měsíců osazeny další ocelové konstrukce a související prvky. Veškeré tyto práce, včetně vrtání pilot pro dalby, budou probíhat z pomocného pontonu plujícího na vodě.

Čekací stání v horní i dolní vodě budou tvořena řadou vždy devíti ocelových dalb, které jsou od sebe vzdáleny 2,5 m. Dalby budou opatřeny úvaznými prvky pro loď a vzájemně je propojuje ocelová lávka délky 20 m a šířky 1,5 m se zábradlím. Přístup na lávku je pouze z lodí na vodě pomocí 4 žebříků ve vzájemné vzdálenosti 5 m. Čekací stání tak nejsou propojena se břehem a nebudou určena pro výstup a nástup osob z a na loď.



Stavba čekacích stání pro malá plavidla v horní a dolní rejdě plavební komory Roztoky na Vltavě

Na obě čekací stání bude umístěno osvětlení, komunikační zařízení s velínem plavební komory a plavební značení.

Stavební náklady ve výši 18,8 mil. Kč bez DPH financuje Státní fond dopravní infrastruktury, zhotovitelem je společnost Labská, strojní a stavební společnost s.r.o.

### V Brandýse nad Labem začala stavba dalšího veřejného přístaviště pro malá plavidla

Nové plovoucí molo, které umožní 12 rekreačním lodím přistát v těsné blízkosti centra města, vyrůstá v Brandýse nad Labem. Jeho stavbu 8. března 2024 zahájil ministr dopravy Martin Kupka s ředitelem Ředitelství vodních cest ČR Lubomírem Fojtů a starostou města Brandýs nad Labem Robertem Pechou. Veřejná přístaviště pro malá plavidla umožňují turistům plavícím se po vodní cestě až na 48 hodin zdarma vyvázat plavidlo a za poplatek doplnit pitnou vodu nebo připojit loď na elektřinu.

„Přístaviště v Brandýse nad Labem zprovozníme v červnu letošního roku. V prvním pololetí pak začnou turistům sloužit nová přístaviště v Kolině, Ústí nad Labem-Brně a v Davli na Vltavě. Dokončíme tak loni započatou sérii budování přístavišť na Labsko-vltavské vodní cestě. Výstavbou souvislé sítě veřejných přístavišť chceme podporovat cestovní ruch podél našich řek,“ uvádí ministr dopravy Martin Kupka.

„Přístaviště je konstruováno obdobně jako většina nových přístavišť pro malá plavidla, která jsme doposud postavili,“ říká Lubomír Fojtů, ředitel investora a budoucího provozovatele Ředitelství vodních cest ČR a upřesňuje: „Plovoucí pontony s dřevěnou pochozí plochou jsou pomocí speciálního mechanismu upevněny ke břehu tak, aby se pohybovaly nahoru a dolů v závislosti na kolísání hladiny řeky. Rozdíl hladin je v tomto místě neobvykle velký a může dosahovat za největších povodní až 3,4 m.“ Brandýs nad Labem získá závěrem letošního roku ještě samostatné přístaviště pro osobní lodní dopravu na plavebním kanále, u kterého se připravuje soutěž na zhotovitele.

„Jsme rádi, že na řece, která je významným znakem našeho města, vznikne zařízení pro pohodlné kotvení vodních turistů. Budou tak moci zakotvit a navštívit zajímavosti našeho historického města, např. Brandýský zámek, nebo poutní místo Stará Boleslav – kolébku české státnosti. Doposud neměli z lodí kde bezpečně vystoupit,“ říká starosta města Robert Pecha a dodává: „Aby mohlo být nové přístaviště plně využíváno, vybuduje město k molu přístupový chodník.“

Plovoucí molo bude mít délku 62 m, šířku 2,5 m a lávka zajistí bezbariérový přístup na břeh. K hlavnímu molu bude připevněno 6 šikmých výložníků, které umožní vyvázaní 12 malých plavidel maximální délky 20 m. V případě velké vody nebo mimo plavební sezonu se výložníky sklopí podél mola a nebudou tvořit žádnou překážku pro odchod vod. Odběr vody a elektřiny do plavidel bude zajištěn pomocí tří odběrných sloupků s ovládáním čipovou Přístavní kartou, tak jako na jiných přístavištích Ředitelství vodních cest ČR.

„I když stavba přístaviště probíhá v těsné blízkosti lesoparku Ostrůvek, provoz na cestách procházejících parkem ovlivní jen minimálně. Většina stavebních prací bude probíhat z vody. Pouze zpočátku budou podél cest v parku přivedeny inženýrské





Vizualizace rekreačního přístaviště Brandýs nad Labem

sítě," uvádí Roman Krupička za zhotovitele stavby firmu Labská, strojní a stavební společnost s.r.o.

Stavební náklady ve výši 24,9 mil. Kč bez DPH financuje Státní fond dopravní infrastruktury.



Poklepání na základní kámen přístaviště Brandýs nad Labem za účasti ministra dopravy Martina Kupky

## Letos bude pokračovat rozšiřování infrastruktury pro rekreační plavbu

Ministr dopravy Martin Kupka spolu s ředitelem Ředitelství vodních cest ČR Lubomírem Fojtů představili 15. dubna 2024 v rámci veletrhu FOR BOAT v Praze – Letňanech novinky a plány Ministerstva dopravy a jeho investiční organizace Ředitelství vodních cest ČR na rozvoj infrastruktury vodních cest v roce 2024. Pokračovat bude zejména výstavba sítě veřejných přístavišť pro rekreační plavbu na Labi a Vltavě, prodlužování Bažova kanálu na Moravě a doplnění stání pro bezpečné vyčkávání malých rekreačních plavidel na proplavování zdymadly na Vltavě. Dočkáme se rovněž dalšího servisního centra v Roudnici nad Labem a začne stavba nové moderní servisní lodě pro Prahu.

„V letošním roce navážeme na mimořádně úspěšný loňský rok, kdy bylo zprovozněno 6 nových veřejných přístavišť pro rekreační

plavidla a 5 pro osobní lodě na Labi a Bažově kanále. Ještě do letní sezóny otevřeme nová přístaviště na Vltavě v Davli a na Labi v Ústí nad Labem-Brné, Brandýse nad Labem a v Kolíně. Celkem půjde o 18 nových stání, mezi nimiž je rovněž čekací stání malých plavidel u plavební komory Vrané nad Vltavou a stání služebních plavidel policie v Praze a Nymburce,“ uvádí ministr dopravy Martin Kupka a doplňuje: „O smysluplnosti těchto staveb jasně vypovídají statistiky, podle kterých labská přístaviště po jejich dokončení loni v létě navštívilo už 1000 plavidel.“



Ministr dopravy Martin Kupka a ředitel Ředitelství vodních cest ČR Lubomír Fojtů představili plány pro příští období

„Během jara ještě zahájíme práce na přístavišti malých plavidel v Nymburce a následně přístaviště osobních lodí v Brandýse nad Labem, které uvítají první lodě v sezóně 2025. Také Uherské Hradiště by se mělo letos dočkat zvýšení kapacity pro přistávání, kde vybudujeme nové plovoucí molo. Pohodlnému a bezpečnému proplavování pomohou nová samostatná stání pro vyčkávání malých plavidel před plavebními komorami na Vltavě. Na loni zprovozněné stání ve Vraném nad Vltavou letos naváže již zahájená stavba v Roztokách, v Hoříně a v Dolánkách. Během roku bychom měli zahájit i stavby ve Štěchovicích a v Praze-Modřanech,“ říká Lubomír Fojtů, ředitel investora Ředitelství vodních cest ČR. „Pokud se podaří úspěšně dokončit povolo-

# VODNÍ CESTY V ČESKÉ REPUBLICĚ CZECH WATERWAYS

## BATŮV KANÁL



### LEGENDA - LEGEND

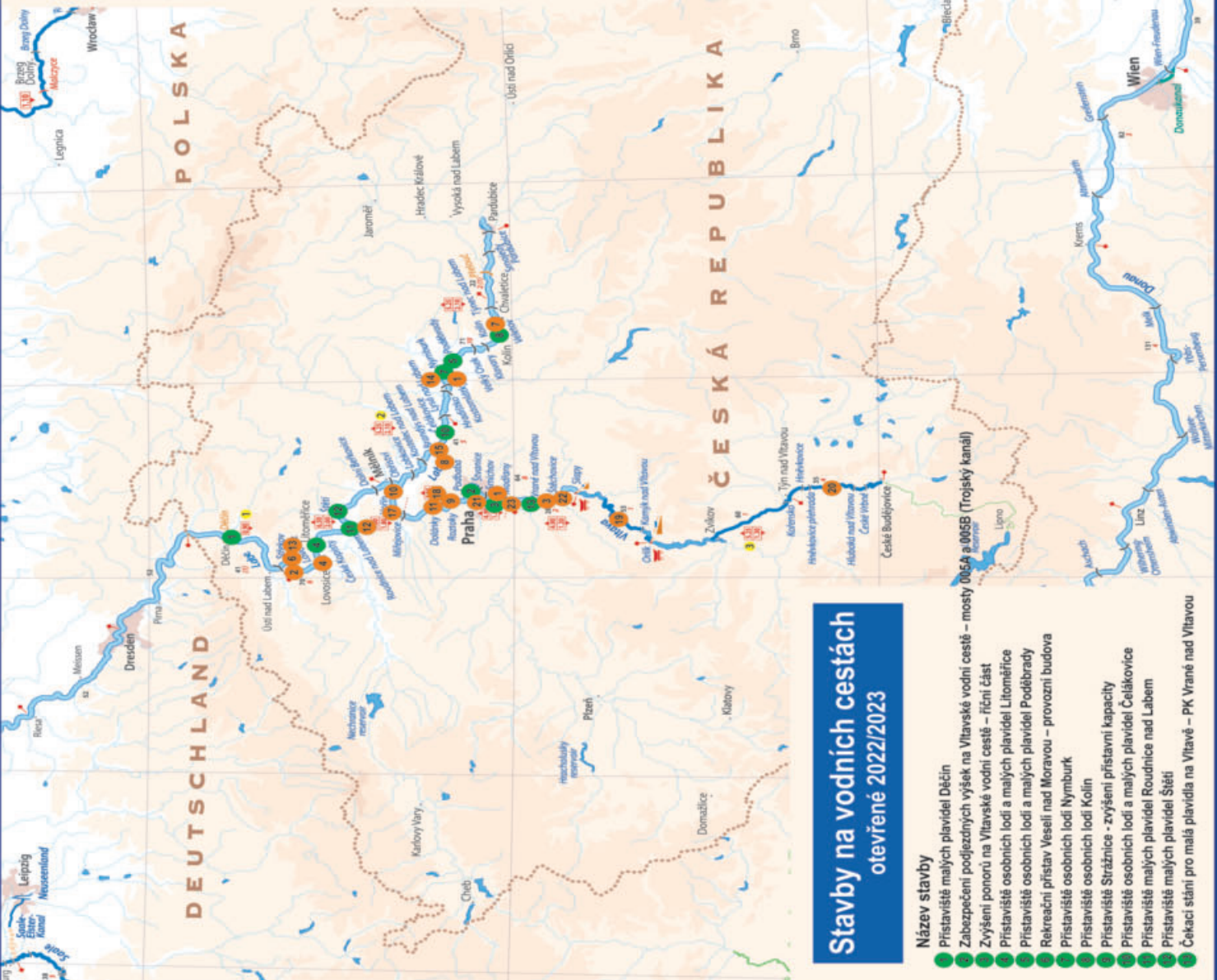
	Evropská síť třídy V	European network, class V
	Evropská síť třídy IV	European network, class IV
	Regionální vodní cesty, třídy II a III	Regional waterways, classes II & III
	Místní jízdy	Local routes
	Rekreační vodní cesty	Recreational waterways
	Káňlové plavby	Cable cruises
	Lehká plavba	Light craft
	Omezení výtoku vody nad povrch	Restricted flow over or along
	Výstavba nebo probíhající rekonstrukce	Construction or renovation
	Neplavebné lodě	Unmanned boats
	Plavební kormorán	Boat
	Právní kormorán	Legal right of access
	Slavnostní plavba s povolením	Longitudinal inland cruise
	Slavnostní plavba s povolením	Tourism inland cruise
	Slavnostní plavba s povolením	Charity inland cruise
	Slavnostní plavba s povolením	Boat energy service
	Slavnostní plavba s povolením	Distance in km/ft. of locks
	Slavnostní plavba s povolením	1st specification (power priority)



ŘEDITELSTVÍ VODNÍCH CEST  
ČESKÉ REPUBLIKY

# Stavby na vodních cestách otevřeme 2024/2025

- Název stavby**
- Modernizace ochranných stání služebních plavidel Praha a Nymburk
  - Modernizace přístaviště osobních lodí Ústí nad Labem - Vanov
  - Přístaviště malých plavidel Davle
  - Modernizace ochranného stání Lovosice
  - Stání pro plavidla Uherské Hradiště
  - Přístaviště malých plavidel Ústí nad Labem - Brná
  - Přístaviště malých plavidel Kolin
  - Přístaviště malých plavidel Branč nad Labem
  - Čekací stání pro malá plavidla na Vitavě - PK Rostoky
  - Čekací stání pro malá plavidla na Vitavě - PK Hořín
  - Čekací stání pro malá plavidla na Vitavě - PK Dolánky
  - Service centrum pro plavidla Roudnice nad Labem
  - Ochranné stání služebních plavidel Brná
  - Přístaviště malých plavidel Nymburk
  - Ochranné stání plavidel a přístaviště osobních lodí Branč nad Labem
  - Doplnění provozního zázemí Strážnice
  - Sjezdy do vody na Vitavě - Staré Ouhovce
  - Sjezdy do vody na Vitavě - Libčice nad Vltavou
  - Sjezdy do vody na Vitavě - Zrubek
  - Sjezdy do vody na Vitavě - Purkarec
  - Service plavidla Praha, Slapy, Orlik
  - Čekací stání pro malá plavidla na Vitavě - PK Štěchovice
  - Čekací stání pro malá plavidla na Vitavě - PK Modřany



# Stavby na vodních cestách otevřené 2022/2023

- Název stavby**
- Přístaviště malých plavidel Děčín
  - Zabezpečení podjezdných výšek na Vitavské vodní cestě - mosty 00CA a 005B (Trojský kanál)
  - Zvýšení ponorů na Vitavské vodní cestě - říční část
  - Přístaviště osobních lodí a malých plavidel Litoměřice
  - Přístaviště osobních lodí a malých plavidel Poděbrady
  - Rekreační přístav Veselí nad Moravou - provozní budova
  - Přístaviště osobních lodí Nymburk
  - Přístaviště osobních lodí Kolin
  - Přístaviště Strážnice - zvýšení přístavní kapacity
  - Přístaviště osobních lodí a malých plavidel Čelákovice
  - Přístaviště malých plavidel Roudnice nad Labem
  - Přístaviště malých plavidel Štětí
  - Čekací stání pro malá plavidla na Vitavě - PK Vrané nad Vltavou

# ŘVC - stavby realizované plus v realizaci 2023-2024

Uvedené do provozu 2023	Kraj	Realizace		Uvedení do provozu	Náklady mil. Kč
		Od	Do		
Přístaviště osobních lodí Kolín	Středočeský	III.20	XII.22	V.23	14
Přístaviště osobních lodí Nymburk	Středočeský	III.20	XII.22	V.23	19,5
Přístaviště osobních lodí a malých plavidel Poděbrady	Středočeský	III.20	XII.23	VIII.23	41,1
Přístaviště osobních lodí a malých plavidel Čelákovice	Středočeský	I.21	VI.23	VI.23	49,9
Přístaviště osobních lodí a malých plavidel Litoměřice	Ústecký	I.22	XII.22	II.23	41,4
Přístaviště malých plavidel Roudnice nad Labem	Ústecký	II.22	VI.23	VI.23	36,7
Přístaviště malých plavidel Štětí	Ústecký	II.22	VII.23	VII.23	31,9
Rekreační přístav Veselí nad Moravou - Provozní budova	Jihomoravský	IX.22	IV.23	V.23	9,74
Přístaviště Strážnice - zvýšení přístavní kapacity	Jihomoravský	XII.22	VI.23	VI.23	51,16
Čekací stání pro malá plavidla na Vltavě – PK Vrané nad Vltavou	Středočeský	XII.22	VII.23	IX.23	43,3
Modernizace ochranných stání služebních plavidel Praha a Nymburk	Praha + Středočeský	X.22	XII.23	XII.23	46,3
V realizaci	Kraj	Realizace		Uvedení do provozu	Náklady mil. Kč
		Od	Do		
Modernizace ochranného stání Lovosice	Ústecký	III.20	XII.23	IV.24	45,4
Modernizace přístaviště osobních lodí Ústí nad Labem - Vaňov	Ústecký	III.20	V.24	IV.24	16,1
Přístaviště malých plavidel Ústí nad Labem - Brná	Ústecký	II.22	V.24	VI.24	41,2
Přístaviště malých plavidel Davle	Středočeský	XII.22	XI.23	IV.24	33
Servisní centrum pro plavidla Roudnice nad Labem	Ústecký	II.23	XI.24	XII.24	104,6
Přístaviště malých plavidel Kolín	Středočeský	III.23	V.24	VI.24	28,3
Prodloužení vodní cesty Otrokovice-Rohatec - Plavební komora Rohatec/Sudoměřice	Jihomoravský	VII.23	VI.26	V.26	359,2
Přístaviště malých plavidel Brandýs nad Labem	Středočeský	XI.23	VI.24	VI.24	35,8
Čekací stání pro malá plavidla na Vltavě – PK Roztoky	Středočeský	XII.23	VI.24	VIII.24	23,8
Čekací stání pro malá plavidla na Vltavě – PK Hořín	Středočeský	III.24	VIII.24	X.24	34,2
Čekací stání pro malá plavidla na Vltavě – PK Dolánky	Středočeský	III.24	VIII.24	X.24	40,2
Zahájení realizace v roce 2024	Kraj	Realizace		Předpoklad uvedení do provozu	Náklady mil. Kč
		Od	Do		
Stání pro plavidla Uherské Hradiště	Jihomoravský	IV.24	V.24	VI.24	2,7
Přístaviště malých plavidel Nymburk	Středočeský	V.24	III.25	VI.25	23,9
Ochranné stání služebních plavidel Brná	Ústecký	VI.24	XII.24	II.25	29,9
Ochranné stání plavidel a přístaviště osobních lodí Brandýs nad Labem	Středočeský	VII.24	V.25	VII.25	34,6
Servisní plavidla Praha, Slapy, Orlík	Praha, Středočeský + Jihočeský	V.24	XII.26 (Praha)	XII.26 (Praha)	205
Zvýšení ponorů na Vltavské vodní cestě – prohloubení Vraňansko-hořínského kanálu	Středočeský	IX.24	IV.26	VI.26	1800
Plavební okruh Veselí nad Moravou-Vnorovy	Jihomoravský	IX.24	V.27	VII.27	500
Doplnění provozního zázemí Strážnice	Jihomoravský	IX.24	III.25	VI.25	6,5
Čekací stání pro malá plavidla na Vltavě - PK Štěchovice	Středočeský	XI.24	X.25	II.26	36,5
Čekací stání pro malá plavidla na Vltavě - PK Modřany	Praha	XII.24	IV.25	VIII.25	10,6
Sjezdy do vody na Vltavě – Staré Ouholice	Středočeský	XII.24	V.25	VIII.25	25,1
Sjezdy do vody na Vltavě – Purkarec	Jihočeský	XII.24	VI.25	IX.25	26,8
Rekreační přístav Kamýk nad Vltavou	Středočeský	XII.24	V.26	VIII.26	130

vací procesy a vybrat zhotovitele, plánujeme závěrem roku zahájit práce na rozšiřování přístavu Veselí nad Moravou jako součásti tzv. plavebního okruhu do Vnorov na Baťově kanále, doplnění zázemí přístaviště Strážnice a výstavbu nového rekreačního přístavu Kamýk nad Vltavou.“

„Jsem rád, že úspěšně probíhá realizace dlouhodobě plánovaného strategického projektu prodloužení Baťova kanálu do Hodonína. Novou plavební komorou Rohatec/Sudoměřice proplují první lodě v roce 2026. Také jsou důležité první kroky zlepšení dostupnosti bezpečného tankování pohonných hmot a odběru odpadních vod letos zprovozněným servisním centrem Roudnice nad Labem a aktuálně zahajovanou stavbou opravdu moderní servisní lodě pro Prahu,“ dodal Martin Kupka. „Věřím, že bude reálné najít ještě další místa, kde budou tyto nezbytné služby dostupné.“

## Modernizované stání pro služební plavidla Policie ČR v Praze bylo uvedeno do provozu

**Náměstek ministra dopravy Václav Bernard, policejní prezident genpor. Martin Vondrášek, ředitel Ředitelství vodních cest ČR Lubomír Fojtů a primátor hlavního města Prahy Bohuslav Svoboda v Praze na Veslařském ostrově 11. dubna 2024 slavnostně uvedli do provozu modernizovaná stání služebních plavidel Policie ČR. Sloužit budou pražskému poříčnímu oddělení.**

„Ministerstvo dopravy dlouhodobě podporuje rozvoj nákladní, osobní i rekreační vodní dopravy. Jsme si vědomi toho, že nestačí jen stavět vodní cesty a přístaviště, ale je potřeba zajistit i zázemí pro bezpečnost na vodě. Význam činnosti policie na českých vodních cestách dále narůstá spolu se zvyšujícím se počtem malých rekreačních plavidel řízených jejich vůdci s omezenými zkušenostmi. Jsme proto velmi rádi, že můžeme spolupracovat s Policií ČR při zajištění potřebného zázemí pro dozor nad bezpečností, obdobně jako se děje například na nových dálnicích,“ prohlásil Václav Bernard, náměstek ministra dopravy.

„Pražské poříční oddělení zajišťuje širokou a zároveň vysoce specifickou škálu činností souvisejících s bezpečností na vodních plochách, k čemuž potřebuje nejen kvalitní zázemí pro personál, ale také pro používanou techniku. Těší mne, že se za výrazného přispění Státního fondu dopravní infrastruktury podařilo právě tolik potřebné plovoucí garáže vybudovat a mé poděkování proto patří každému, kdo se na úspěšné realizaci projektu jakkoliv podílel,“ uvedl policejní prezident genpor. Martin Vondrášek.

„To, že Ředitelství vodních cest ČR vybavilo stání služebních plavidel poříčního oddělení Policie ČR v Praze na Veslařském ostrově plovoucím molem s dalbami, které umožňují bezpečné stání lodí i za největších povodní je nesmírně dobrou zprávou pro Pražany,“ řekl primátor hlavního města Prahy Bohuslav Svoboda. „Máme Vltavu rádi, Vltava má ráda nás, ale občas trochu zlobí. Teď je významně zlepšena akceschopnost Policie ČR v rámci Integrovaného záchranného systému. A to posiluje bezpečnost, která pro vedení Prahu jednou z největších priorit.“

„Ředitelství vodních cest ČR v rámci své investiční akce vybavilo v roce 2015 stání služebních plavidel poříčního oddělení Policie ČR v Praze na Veslařském ostrově plovoucím molem s dalbami, které umožňují bezpečné stání lodí i za největších povodní. V průběhu loňského roku jsme pak molo modernizovali a doplnili o nové plovoucí garáže, které poskytují ochranu proti povětrnostním vlivům. V nových garážích je prostor pro 5 lodí policie,“ popisuje Lubomír Fojtů, ředitel ŘVC ČR.

Stání pro služební plavidla tvoří dvě kryté garáže. Jedna garáž pojme dvě plavidla a druhá tři plavidla pro dozorovou činnost a zásahy policie na řece Vltavě. Každé místo pro vyvážení lodě je široké 3,5 až 4 m a dlouhé 10,8 m, aby pojmul celou škálu plavidel užívaných policií. Kryté stání tvořené mohutnými železobetonovými plováky vyplněnými polystyrenem

a ocelovou konstrukcí s plechovým opláštěním zajišťuje pohodlný přístup k plavidlům za každého počasí.

Jedno stání ve dvojgaráži je navíc vybaveno zdvihacím zařízením, které umožní vyvednout plavidlo o největší hmotnosti 10 tun až metr nad hladinu pro pravidelnou kontrolu dna a pohonné části a údržbu. Vlastní garáže jsou upevněny k plovoucímu molu délky 45 m vybudovanému před 9 lety. Pomocí vysokovodních daleb je pak zajištěna možnost pohybu mola včetně nových garáží nahoru a dolů spolu s hladinou řeky Vltavy. Stání tak neohrozí ani největší povodně, jaké Praha zažila v roce 2002.

„Při realizaci projektu jsme využili naše bohaté zkušenosti z výstavby plovoucích mol. Stavbu jsme provedli v souladu se smluvními podmínkami FIDIC, což prakticky znamená dodávku ‚na klíč‘. Sami jsme připravili projektovou dokumentaci, navrhli konstrukci a provedli výstavbu. Věříme, že modernizace stání přinese policistům větší bezpečnost při manipulaci s plavidly a celkově jim usnadní výkon služby,“ říká Milan Hromádka, ředitel závodu 6 společnosti Metrostav DIZ.

Celkové náklady na vybudování pražského stání dosáhly částky 23,1 mil. Kč vč. DPH a financoval je Státní fond dopravní infrastruktury. Stavbu realizovala společnost Metrostav DIZ, s.r.o.



Modernizované stání v Praze pro Policie ČR

# Na Ukrajině je cítit únava, proto musíme pomáhat ještě více

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

Zatímco na začátku ruské invaze koncem loňského února se v Česku i celosvětově rozhořel nevídaný zájem pomáhat ukrajinským občanům i obráncům, v letošním roce zájem postupně upadal. Kromě států a velkých organizací jako je Člověk v tísni pomáhají také iniciativy kolem „sociálních bublin.“ A právě jedna taková se vytvořila kolem několika aktivních lidí: Pavla Obrdlíka (jednatel společnosti Ekopontis a předsedy Lesní mateřské školy Sedmikrásek), Lubomíra Fojtů (ředitele Ředitelství vodních cest ČR), Václava Bernarda (náměstka ministra dopravy a starosty městyse Všeruby u Kdyně) Tomáše Kolaříka (ředitele Plavba a vodní cesty o.p.s.) a Ondřeje Brunclíka (provozovatele bistra Panelka v Lulči), kteří založili sbírku Dodávky plné pomoci Ukrajině.

Podle zakladatele sbírky Pavla Obrdlíka je důležité na Ukrajinu nezapomínat: „*Jsmo si vědomi toho, že nikdy nebudeme přispívat tolik jako velké neziskovky, ale naše sbírka je jiná. Přispívají do ní lidé z našeho okolí. Lidé, co nás znají a vědí že má smysl nás podpořit. Díky tomu oslovíme třeba i takové, které velké sbírky nezajímají.*“



Odjezd na Ukrajinu

## Dlouhá cesta na Ukrajinu

Dostat se na Ukrajinu je v těchto dnech dopravní peklo. Blokáda hranic, nekonečné celní prohlídky a byrokracie. Jen díky pomoci celníků, kteří už nás znají jsme se dostali přednostně na hranice, i tak jsme strávili na hraničním přechodu přes 15 hodin. Přejezd přes zasněžené Karpaty už byl potom úplná pohoda.

„*V loňském roce se kluci od nás obrátili na Ukrajině s humanitární pomocí asi třicetkrát, letos jsme vyrazili poprvé. A dostat se na Ukrajinu nebylo vůbec lehké, kvůli blokáde hranic polskými kamionáky jsme to vzali přes Slovensko, kde jsme i přes veškerou pomoc slovenských kolegů z celních a policejních úřadů strávili na ukrajinském přechodu celou noc a jedno auto nám zde uvízlo na 15 hodin. Ale to nás neodradí od další pomoci,*“ říká Obrdlík.

Na Zakarpatské Ukrajině není na první pohled znát, že je země ve válce. Všude vládne relativní klid, ač v horské krčmě běží neustálé televizní vysílání z fronty a poprvé nám zahoukají naše telefony, když je na celé Ukrajině vyhlášen letecký poplach. Šikovná aplikace vám ukáže, kde je nejbližší kryt, pokud to tedy neignorujete, jako většina Ukrajinců bydlících mimo frontové oblasti.

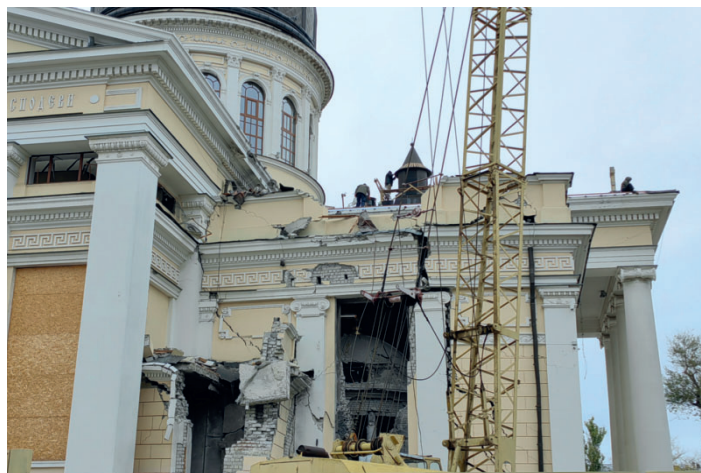
Při cestě po silnicích, které by se daly přirovnat k naší I. třídě nás překvapilo množství nových kvalitních komunikací v západovýchodním směru. Nové asfaltové cesty... a najednou nic, jen bahno a opodál stojící stavební stroje, které před příchodem zimy nestačily dokončit poslední úseky nových strategických silničních tepen.



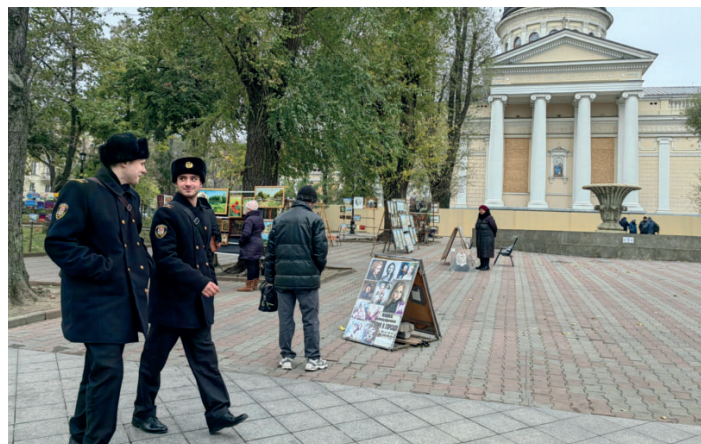
Setkání na dálnici do Oděsy

## Oděsa po palbu

Oděsu jsem naposledy navštívil před rokem. Návrat do města mě překvapil. Ubylo zátarasů, zakázaných míst a na pláži již neshlíží děla čekající na ruská výsadková plavidla, zato ve městě přibýlo zničených domů, především okolo přístavu. A jedna z raket zasáhla v červenci také Chrám Proměnění Páně. Všechny domy na náměstí mají vybitá okna a provizorně jsou zalepena fólií nebo dřevotřískou. I na základě těchto zkušeností místní raději vůbec neotevřají okenice nebo rolety.



Opravy poničeného Chrám Proměnění Páně v Oděse



Námořní kadeti před poničeným Chrám Proměnění Páně v Oděse

Symbolem Oděsy jsou stále chráněny. Socha guvernéra města Richelieu, který se zasloužil o jeho rozkvět v 18. století je stále ukrytá pod provizorní pyramidou z pytlů s pískem. Zavřené zůstávají slavné Potěmkinovy schody, ale lidé se již mohou alespoň „kochat“ výhledem na přístav a na molo osobních lodí, kterému vévodí zničený hotel ODĚSA.



Potěmkinovy v Oděse schody zejí prázdnotou

[https://www.idnes.cz/zpravy/zahranicni/ukrajina-plodiny-psenice-pristavy-lodni-doprava.A220527\\_171926\\_zahranicni\\_dyn](https://www.idnes.cz/zpravy/zahranicni/ukrajina-plodiny-psenice-pristavy-lodni-doprava.A220527_171926_zahranicni_dyn)



Válka na Ukrajině trvá už rok a půl a sice to z médií vypadá, že Ukrajina vyhrává, že zásobování potravinami nebo elektřinou funguje v pohodě, ale před lidmi je další tuhá zima. A právě když přijíždíme do Oděsy, zahoukají nám naše mobily, všichni jsme si nainstalovali aplikaci ohlašující letecké poplachy. A po několika hodinách se dozvídáme, že dvě rakety zasáhly přístav. Před několika dny pro změnu ruský dron zasáhl rozvodnu a Oděsa byla několik hodin bez elektřiny. Bezpečnostní situace se zhoršuje a Ukrajina stále nemá dost systémů protivzdušné obrany, kterými by mohla stoprocentně čelit ruským náletům.

Náměstek ministra dopravy a starosta městyse Všeruby u Kdyně k tomu dodává: „Pomoci Ukrajině se věnuji od prvního dne invaze ruských vojsk na Ukrajinu, kdy jsem ze své pozice na ministerstvu dopravy řešil spolu s dalšími kolegy přepravu humanitární pomoci, přepravu uprchlíků a vývoz ukrajinských zemědělských produktů v rámci Solidarity Lanes. Tato zkušenost byla ovšem jiná. Na vlastní kůži jsme si vyzkoušeli, jaké je se na Ukrajinu vůbec dostat, jak se místní cítí a jak se jim ve válečném stavu žije. Prožívali jsme s nimi jejich každodenní obavy a problémy způsobené válkou. Na rozdíl od předchozích činností z ministerské pozice šlo o soukromou aktivitu, a i díky tomu jsem měl možnost zažít a vidět bezprostřední realitu. Pozitivním zjištěním bylo, že i přes veškeré komplikace na Ukrajině fungují opět všechny nejpotřebnější služby, supermarkety mají základní vybavení nutné pro nouzové přežití a významně se zlepšilo zásobování. Neznalému by to připadalo, že plné regály znamenají, že už není potřeba pomáhat, ale pokud vyjedete z území městských aglomerací, na osvobozená území, která se stala útočištěm vnitřních vysídlenců nebo do blízkosti fronty, tak zjistíte, že tato území a lidé na nich přežívající se bez naší pomoci neobejdou. Mnohdy ženy, děti a starci přežívají v pro nás nepředstavitelných podmínkách. Tito lidé a všichni, kteří na frontě bojují i za nás, potřebují naši pomoc nejvíce, a to nejen nyní, aby přečkali další těžké zimní období.“

Po příjezdu do skladiště humanitární pomoci vykládají dobrovolníci s pomocí vojáků tři dodávky s humanitární pomocí: spacáky, generátory, baterie a powerbanky, ale i zimní oblečení hlavně pro děti a 73 kilo školních potřeb, sešitů, skicáků a podobně. Celkem z Česka do Oděsy byly vypraveny tři dodávky s humanitární pomocí.



Vykládka humanitární pomoci v Oděse

„Část pomoci je věnována dětem a vnitřním uprchlíkům a část vojákům na frontě na Dněpru. Upozorňuji, že se jedná výhradně o tzv. nesmrtící prostředky, tedy spacáky, powerbanky, elektrocentrály nebo motorové pily. Zájem pomáhat Ukrajině trvá, pomoc je ale lepší zacílit. Nyní proto spolupracujeme přímo s mykolajivskými mariňáky a víme přesně kam pomoc míří“ zdůrazňuje Obrdlík.

Část pomoci tedy směřuje k mariňákům z 36. samostatná brigády námořní pěchoty, kteří nyní svádějí úrutné boje o kontrolu východního břehu Dněpru. Navíc jim dobrovolníci přenechali jednu z dodávek, která bude sloužit jako terénní sanitka či pro převoz materiálu.

**Jako poděkování poskytli ukrajinští mariňáci krátké video:**

<https://www.facebook.com/10001596224561/videos/659100823085935/>



**Na organizaci sbírky se podílel také oděský jaderný vědec Oleksij Piontkovskij, který popsal aktuální situaci v Oděse:**

1) Jaká je bezpečnostní situace v Oděse a na jihu Ukrajiny? Rusové znovu zaútočí na infrastrukturu, když se počasí zhorší?

Jak ukázala nedávna sněhová bouře, zima se na Ukrajinu vrací v plné síle. Následně Rusové vypálili několik sérií raket na Oděsu, které zasáhly přístav, a stále se opakují útoky sebevražednými drony, které často způsobují masivní výpadky proudu. Ukrajina sice přečkala těžkou a tvrdou zimu plných ruských útoků na elektrárny, teplárny a rozvodny, ale obávám se, že letos budeme svědky minimálně stejného rozsahu útoků na kritickou infrastrukturu jako v loňském roce.

## 2) Jak mohou čeští občané pomoci, co je nyní potřeba?

Uvědomujeme si, že lidé nejenom na Ukrajině, ale také v Evropě, jsou již z války unaveni a chuť pomáhat pomalu klesá; o to důležitější je pomoc, která k nám skutečně dorazí. Je naprosto správné, pokud je pomoc cílená a dárci vědí, kam darované věci míří. Každá sebemenší pomoc je důležitá, protože Ukrajina sama nemůže bojovat za svou nezávislost, a my všichni, ať už civilisté nebo vojáci, si vážíme pomoci českých dárců.

### Mykolajiv v (relativním) bezpečí

Během naší cesty se dostáváme také do Mykolajiva – Města Hrdiny Ukrajiny, symbolu vzednutí mohutného odporu proti ruské invazi. Hlavní cestu podél pobřeží lemují plakáty MYKOLAJIV – ŠTÍT ODĚSY. Heslo z prvních dnů války, kdy toto půlmilionové město neslo všechnu tíhu obrany, která otupila ruský hrot směřující na Oděsu. Na vlastní oči jsem v loňském roce viděl, jak město čelilo dennodennímu ruskému ostřelování a žilo v nejistotě, jestli ukrajínští vojáci křehkou linii fronty udrží.

[https://www.idnes.cz/zpravy/zahranicni/valka-na-ukrajine-mykolajiv-reportaz-zpravodajstvi.A220603\\_203800\\_zahranicni\\_dou](https://www.idnes.cz/zpravy/zahranicni/valka-na-ukrajine-mykolajiv-reportaz-zpravodajstvi.A220603_203800_zahranicni_dou)



Výstava zničené ruské techniky před poničeným úřadem regionální správy v Mykolajivu

Před rokem v listopadu převzalo funkci štítu město Cherson na západním břehu Dněpru. V Mykolajivu je teď relativní klid, sice stále neteče pitná voda, letecké popluchy se opakují několikrát denně, v noci nad městem duní stíhačky, čas od času zde přeletí ruská raketa, ale město již není pod nepřetržitou ničivou palbou frontového dělostřelectva, které rozsávalo smrt mezi místními obyvateli kazetovou municí.

Desítky poškozených civilních, administrativních nebo vojenských objektů jsou dnes památníky ostrých bojů o město. Kromě budovy regionální správy, ve které zeje obří díra, lze najít podobně děravé budovy po celém městě, kasárna, úřady, nemocnice, přístavní sila, letištní terminál, ale i bytové domy či hotely.



Poničené ředitelství loděnic v Mykolajivu, které v prvních dnech invaze obsadili ruští výsadkáři

Do města se také vrátila alespoň část jeho obyvatel. V době nejtěžších bojů opustilo Mykolajiv asi 80 % obyvatel. Místní úřady odhadují, že z předválečné populace 600 000 ve městě zůstává polovina, a to díky tomu, že město již není ohroženo přímým ruským útokem. Naopak nedaleký Cherson lidé opouštějí a stávají se tzv. vnitřními uprchlíky, bez domova ve vlastní zemi. A právě těmto lidem v nesnázích je určena část humanitární pomoci z Česka.

Před odjezdem z Mykolajiva jsme svědky něčeho, co bychom zde v době války nečekali – protestu místních obyvatel. Na náměstí, které bylo celý rok uzavřeno pro veřejnost nyní pochodují desítky lidí s transparenty a vykřikují „Sláva ZSU (ozbrojené síly Ukrajiny) – politici na frontu!“ I to je známkou demokracie – svobodné protesty. I za tuto „západní vymoženost“ Ukrajinci bojují.



Protesty v Mykolajivu s transparenty „Politici na frontu“

A my se jim budeme snažit pomáhat nadále a již připravujeme další sbírku, kterou již bude organizovat aktuálně založený spolek Dodávky plné pomoci. Nejde o jednorázovou akci a pokud bude třeba, budeme pomáhat i jinde, než na Ukrajině“ uzavírá Obrdlík.

# Povodí Vltavy úspěšně dokončilo rekonstrukci Staroměstského jezu

Ing. David Mareček – Povodí Vltavy, státní podnik



V srpnu 2023 byla dokončena stavba s názvem „Vltava ř. km 53,18, rekonstrukce Staroměstského jezu“, která probíhala od října 2020.

Rekonstrukce se skládala z obnovy dřevěné roštové konstrukce jezu (IO 01), rekonstrukce přelivné plochy jezu (IO 02), provizorního hrazení (IO 03) a stabilizace podjezí (IO 04). Původní dřevěná roštová konstrukce již byla v nevyhovujícím stavu, docházelo k její postupné degradaci zejména v místech čepů svislých dřevěných pilot a vodorovného roštu. Při technickobezpečnostních prohlídkách jezu byly rovněž zjištěny kaverny mezi dřevěnou a betonovou částí konstrukce. Opravou jezu v období mezi roky 1964 až 1970 došlo ke stabilizaci objektu zřízením horní a dolní štětové stěny a betonového předprsí, zároveň však došlo také k poškození historického vzhledu jezu, když byly původní kamenné desky v oknech dřevěného roštu nahrazeny betonovou výplní.

Rekonstrukce navrácí jez do původní podoby jezu pražského typu. Původní dřevěný rošt byl spolu s betonovou výplní vybourán a následně došlo k odřezání svislých pilot. Projekt předpokládal zkrácení původních pilot a jejich následné využití pro kotvení nové dřevěné roštové konstrukce, po vybourání betonové části přelivné plochy však byly odhaleny piloty v celkovém množství 8 811 ks, toto množství převyšovalo původní předpoklad projektu více než 15x (projekt předpokládal 563 ks). Zhotovitel tedy musel tyto přebytečné piloty odstranit a ponechat pouze piloty určené ke kotvení nového dřevěného roštu. Po odřezání pilot a odtěžení materiálu mezi pilotami byl realizován podkladní beton, na kterém byla následně vybetonována železobetonová konstrukce přelivné plochy. Veškerá doprava stavebních materiálů byla realizována po vodě, betonáž probíhala z mixů umístěných na pontonu. Na železobetonovou konstrukci byl poté osazen dubový rošt, který je kotvený k původním pilotám pomocí nerezových celozávitových kotevnic tyčí zalitých ve vrtech organicko-minerální pryskyřicí. V místech, kde nebylo možné využít původní piloty, je rošt kotvený do železobetonové konstrukce přelivné plochy. Spoje roštu jsou řešeny využitím rybinových (krajní spoje) a křížových plátů (vnitřní spoje). Spoje jsou zajištěny dřevěnými dubovými kolíky, které nahradily původně uvažované ocelové trny z důvodu přiblížení se co nejvíce původnímu historickému provedení. Vzhledem k požadavku na vysokou vlhkost dřevěných trámů byly trámy až do převozu na stavbu uloženy pod vodou, následně musely být během stavebních prací průběžně smáčeny až do zatopení konstrukce. Do oken dřevěného roštu byly osazeny žulové desky, které jsou

kotveny do železobetonové konstrukce přelivné plochy pomocí celozávitových kotevnic tyčí s cementovou zálivkou. Na přelivné a odtrhové hraně byly osazeny žulové kopáky. V betonovém předprsí jezu byly osazeny patky pro instalaci mobilního hrazení (dodávka mobilního hrazení pro zahrazení 60 m jezu byla součástí stavby, mobilní hrazení je uloženo v kontejneru v areálu PK Praha - Modřany), čímž byla zajištěna možnost zahrazení části jezu pro případné opravy či prohlídky.

Stavba byla rozdělena na čtyři sekce, aby nedošlo k nežádoucímu ovlivnění odtokových poměrů. I přes komplikace spojené se zvýšenými průtoky, kdy muselo být staveniště zejména během prvního roku výstavby několikrát vyklizeno, dokončil zhotovitel stavbu před požadovaným termínem dokončení.

Staroměstský jez je součástí památkově chráněného areálu „Staroměstská vodní díla na Vltavě“ pod katalogovým číslem 1000150147. Jako součást historického jádra Prahy je tento areál zahrnující Staroměstský jez, Novotného lávku, Hráz ke Karlovu mostu a opěrnou zeď Smetanova nábřeží chráněn již od 3. 5. 1958. Během stavby proto probíhal také záchranný archeologický výzkum, během kterého zástupci Národního památkového ústavu odebírali vzorky z původních částí jezové konstrukce a za pomoci dendrochronologie bylo vyhodnocováno stáří konstrukce. Na základě výsledků dendrochronologie bylo zjištěno, že původní dřevěná konstrukce jezu byla z velké části nahrazena v průběhu 19. a 20. století, většina z odebraných prvků spadá do 18. až 20. století. Dosud nejstarší prvek odebraný během rekonstrukce je z roku 1430, v současné chvíli však ještě probíhá zpracování některých vzorků. Současně se záchranným archeologickým výzkumem probíhala (a stále ještě probíhá) rešerše písemných pramenů se snahou doložit staří Staroměstského jezu.

## Technické údaje z rekonstrukce Staroměstského jezu:

Celkové náklady činily: 123,9 mil. Kč bez DPH

Zhotovitel stavby: Metrostav a. s.

Projektant: VH – TRES spol. s. r. o.

Termín realizace stavby: říjen 2020 až srpen 2023

Celková délka roštové konstrukce: 2,1 km

Počet žulových desek: 1 840 ks

Počet plátových spojů: 1 110 ks

Množství původních dřevěných pilot: 8 811 ks



Celkový pohled na Staroměstský jez





*Původní konstrukce přelivné plochy*



*Dřevěné piloty po vybourání přelivné plochy*



*Příprava na betonáž přelivné plochy*



*Železobetonová plocha s pilotami pro kotvení dřevěného roštu*



*Realizace dřevěného roštu*



*Osazování žulových desek do oken roštu*



*Betonáž z mixů umístěných na pontonu*



*Zkouška mobilního hrzení*

# Revitalizace historického dědictví: Metrostav DIZ rekonstruuje Šitkovský jez v Praze

Ing. Daniel Boďa, Bc. Jan Vicher – Metrostav DIZ, závod 6

metrostav DIZ

Stavební společnost Metrostav DIZ již od loňského roku pracuje na rekonstrukci Šitkovského jezu u pražského Jiráskova mostu – mezi Dětským a Slovanským ostrovem. „Stavíme především z vody, protože na stavenišťě nemáme žádný přístup z pevniny,“ sdělil Ing. Daniel Boďa, vedoucí projektu ze společnosti Metrostav DIZ.

## Jez měnil tvar i funkci

Šitkovský jez pochází ze začátku 15. století. Od té doby prošel mnoha opravami a rekonstrukcemi. Ta poslední proběhla v 50. letech 20. století, kdy byl nahrazen původní dřevěný rošt roštem betonovým, přičemž byla část kamenné výplně nahrazena betonem a zároveň byla za odtrhovou hranou vybudována nová těsnicí štětová stěna z ocelových larsen. Pevný jez pražského typu několikrát změnil svůj tvar i délku. Původní jez byl dlouhý 350 m a vedl napříč řekou.

V současné době je jez půdorysně dvakrát lomený, zahrnuje střední přímou část s bočními šikmými úseky zakončenými krátkými zavazovacími rameny a celková délka jezu je 280,38 m. V ose toku přerušuje jezové těleso vorová propust šířky 12,0 m a délky 51,1 m, která je hrazena klapkovým uzávěrem. Šikmá přelivná plocha má šířku 4,9 m a je provedena ve sklonu 1:5. Jez vytváří průměrný spád 1,36 m.

Šitkovský jez je součástí vodního díla Smíchov, jehož účelem je dnes především umožnit plavbu po Vltavě. Původní účel byl však jiný, a to vytvoření spádu pro mlýny na obou stranách řeky.

## Suchou nohou

Rekonstrukce se provádí hlavně k zajištění jezového tělesa při zvýšených průtocích. „Zejména k prodloužení průsakových

drah pod jezem a k tomu slouží štětovnicová stěna z oceli. My jsme na této stavbě realizovali zcela novou štětovnicovou stěnu v nadjezí, doteď tam byla původní dřevěná štětovnicová stěna, my ji doplňujeme o tu ocelovou,“ doplnil Boďa.

Ochranná jímka je v tomto případě tvořena na návodní straně jezu právě nově budovanou ocelovou štětovou stěnou. Na prvním místě každé etapy je tedy její zbudování. Nejprve se pomocí pásového bagru vytvoří v nadjezí rýha v původním kamenném záhozu, do které je postupně beraněna štětová stěna. Délka použitých larsen se pohybuje od 7,0 do 8,5 m a celá konstrukce slouží ke snížení průsaků pod jezovým tělesem. V průběhu výstavby zároveň tedy poslouží jako ochranná jímka, neboť horní hrana larsen zůstává nezaberaněna zhruba do výšky 1,5 m a chrání stavenišťě před průtoky až do 600 m<sup>3</sup>/s. Následuje výstavba dolní ochranné jímky, která je tvořena dočasnou kamennou hrází.

Třetí etapa se odehraje v prostoru vorové propusti. Na její návodní straně nahradí funkci štětovnic nová podzemní betonová stěna vytvořená pomocí tryskové injektáže. Z tohoto důvodu bude vorová propust zahrazena provizorním hrazením a celá vyčerpána. Na návodní straně bude vorovou propust chránit dočasná štětová stěna pro dočasné omezení průsaků v podloží kvůli vyplavování injektážní směsi, která bude stejně jako provizorní hrazení po vytvoření injektážní clony demontována.

Ocelová stěna pod odtrhovou hranou již byla rekonstruována v minulosti. Tu stavbaři opravují a vyměňují části, které byly v havarijním stavu.

Zajímavostí projektu je uložení elektrické chráničky v koruně



Šitkovský jez - celkový pohled

jezu, aby bylo možné propojit ovládání plavebních komor Smíchov a Mánes a zároveň doplnění jezu o možnost instalace provizorního hrazení. Zabudování trvale osazených patek v novém betonovém předprsi umožní v případě potřeby, například při kontrole přelivné plochy, dočasně zahradit až 70 běžných metrů jezu bez nutnosti výstavby jímky. Systém je obdobný jako u protipovodňových systémů, tedy na trvale osazené patky jsou pomocí matric ukotveny svislé slupice, mezi něž se následně umísťují vodorovná hradidla. Na výstavbu nové odtrhové hrany a částečné sanace přelivné plochy bude použita příbramská žula. Z naformátovaných žulových bloků se vyskládá nová odtrhová hrana. „Bloky jsou formátovány na přesno, to umožňuje je dále skládat na sraz do přesné výšky.“ dodal vedoucí projektu Boďa.

### Předci si věděli rady

První pevné jezy ze 13. století byly dřevěné konstrukce a dodnes se jich zachoval značný počet. Jde o historicky cenné stavby, které jsou součástí kulturního dědictví. Dlouhou životností se vyznačují zejména dřevěné jezy s kamennou výplní.

V podstatě jde o jednu nebo několik dřevěných štětových stěn a řady pilot, na je načepován dřevěný rošt. Pro výplň se používal kámen, pěchovaná hlína, jíl, hlína s pískem atd. Takováto roštová konstrukce tvořila přelivnou plochu jezu, a byla často v nadjezí a podjezí doplněna těžkým kamenným záhozem.

Popsaná konstrukce jezu má zřejmě svůj původ v jezových konstrukcích na Vltavě v Praze, vybudovaných již ve 13. století. Dodnes se jim proto říká jezy pražské nebo staropražské. Z 15. století se na Vltavě v Praze dochoval právě i Šitkovský jez, provedený obdobným způsobem.

### Po etapách

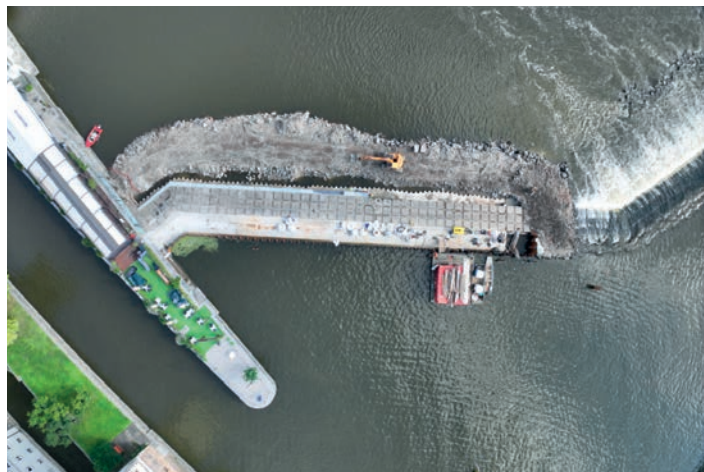
Současná rekonstrukce, jejímž investorem je Povodí Vltavy, státní podnik, započala loni v dubnu a její dokončení je plánováno na konec března roku 2026.

Stavební práce zde byly původně omezeny na letní měsíce a období mimo povodňové stavy. Pracovalo se zde ale prakticky po celou letošní mírnou zimu. Jen při průtocích nad 400 m<sup>3</sup>/s museli stavbaři Metrostavu DIZ přerušit výstavbu a odstěhovat ze staveniště techniku.

Celkové náklady na rekonstrukci byly vyčísleny na 142 mil. Kč a jejím hlavním cílem je především zvýšit stabilitu a bezpečnost celé jezové konstrukce při zvýšených průtocích. Stavba je rozdělena celkem do pěti etap, přičemž každá z nich je oddělena ochranou jímkou.

V každé ochranné jímce začínají stavební práce odtěžením původního materiálu z prostoru mezi novou štětovou stěnou v nadjezí a současnou přelivnou plochou, a to až na základovou spáru. V tomto prostoru je následně vytvořeno nové betonové předprsi jezu, tvořící i korunu jezu, které je doplněno o výše zmíněnou chráničku a patky provizorního hrazení. Další na řadě je odtrhová hrana. Prostor pod tou současnou je začištěn, prohlouben a je zde vybetonován železobetonový základ. Na něj jsou umístěny na sraz žulové kopáky uložené na ocelové trny. V předposlední fázi je lokální sanace stávající přelivné plochy, v případě nevyhovujícího stavu betonových trámů či výplně. Posledními pracemi rekonstrukce je obnova těžkých kamenných záhozů v nadjezí a podjezí.

Na závěr každé etapy je odtěžena dočasná jímka v podjezí a zaříznuta potápěči ocelová štětovicová stěna v nadjezí na požadovanou výšku. Poté následuje přesun na další etapu.



Celkový pohled na rekonstruovaný Šitkovský jez



Pohled na osazenou plochu žulovými kopáky

### Parametry rekonstrukce

- Zastavěná plocha jezu: 3 262 m<sup>2</sup>
- Spotřeba betonu: 1442 m<sup>3</sup>
- Stavební suť: 961 t
- Objem nových záhozů: 3 117 m<sup>3</sup>
- Betonářská výztuž: 159 t
- Celkové přesuny hmot: 11 116 t

# Rekonstrukce vodního díla Morávka

Ing. Radomír Drochytka – Investiční odbor, Povodí Odry, státní podnik



Údolní nádrž Morávka na stejnojmenné řece je, se svým celkovým objemem nadržení 11,949 mil. m<sup>3</sup>, nejmenší vodárenskou nádrží Vodohospodářské soustavy povodí Odry. Kvalitou vody patří k těm nejlepším, jaká se v nádržích na celém území ČR vyskytuje. Zásadní roli však nádrž hraje také v protipovodňové ochraně území pod přehradou.

Nádrž byla budována v letech 1961 až 1969. Po povodních v roce 1997, prošla přehrada nákladnou rekonstrukcí, kdy byla po několik měsíců vypuštěna. Původní návodní těsnění z asfaltbetonu bylo částečně odfrézováno a nahrazeno geomembránou Sibelon z PVC. Byla rovněž zřízena nová obtoková štola v pravém svahu a drenážní štola v levém svahu VD.

Účelem poslední rekonstrukce VD Morávka, která proběhla v období od 03/2021 až 10/2023, bylo realizovat opatření pro bezpečné převedení extrémních povodní, podle nově zavedených evropských standardů.

Stavebně technická opatření spočívala především ve vybudování nového sekundárního přelivu, z důvodu navýšení kapacity nátoků k bezpečnostnímu přelivu při transformaci větší než stoleté povodňové vlny. Dále došlo k navýšení kapacity vlastního bezpečnostního přelivu a spadiště. Původní betonová konstrukce bezpečnostního skluzu byla kompletně vybourána a nahrazena novou železobetonovou konstrukcí s větší kapacitou. Nový skluz tak nyní za povodní bezpečně převede do koryta vodního toku Morávka v podhráží až 300 m<sup>3</sup> vody za sekundu.

Dále bylo nezbytně nutné obnovit a doplnit plnohodnotnou funkci vlnolamu na koruně hráze a zabezpečit levobřežní vstup do injekční chodby proti zatékání vody, při zvýšené hladině v nádrži.

Původní betonová konstrukce mostu přes bezpečnostní skluz na koruně hráze byla kompletně snesena a nahrazena novou. Nově byly instalovány i provozní kabelové rozvody a zařízení technicko-bezpečnostního dohledu.

Projektantem rekonstrukce byla společnost Golik VH s.r.o., zhotovitelem prací byla vybrána „Společnost VD – Morávka“, správce společnosti PORR a. s..

Celkové investiční náklady ve výši cca 147,4 mil Kč, byly kryty Ministerstvem zemědělství v rámci dotačního programu „Podpora prevence před povodněmi IV“ a z vlastních prostředků státního podniku Povodí Odry.



Po úspěšné kolaudaci Krajským úřadem Moravskoslezského kraje v 12/2023, spojené se schválením mimořádné manipulace, byl ke konci roku 2023 plnohodnotně obnoven zásobní objem nádrže VD.

Smyslem rekonstrukce bylo uvést vodní dílo Morávka do souladu s přísnějšími technickými standardy a provést další stavební úpravy tak, aby přehrada i v budoucnu spolehlivě sloužila jako významný zdroj pitné vody, chránila region před povodněmi a eliminovala negativní dopady sucha.



# Plavba – vodní doprava

Doc. Ing. Pavel Jurášek, CSc.

V rámci zpracovávání Dopravní sektorové strategie, či Koncepce vodní dopravy, jsou užívány termíny, které následně vedou k nedorozumění při jejich projednávání mezi jednotlivými resorty. Rád bych v tomto článku vyjasnil alespoň správnost některých používaných termínů.

V úvodu bych použil rčení „plavba je tak stará, jak lidstvo samo“. Jedná se však o plavbu, tj. **pohyb plavidla**, což je plovoucí těleso pro službu na vodě, po vodním toku. Jiný význam má termín vodní doprava, což je **doprava**, vykonávaná po vodních cestách. Již z tohoto porovnání je zřejmé, že plavba je nadřazená nad vodní dopravou.



Osobní loď na Vltavě

Z dávné historie přejdeme na využívání vodního toku pro plavbu vorů. Postupně však byla energie vodního toku využívána mlynáři, prostřednictvím vodních (mlýnských) kol, předchůdců dnešních vodních elektráren, a pro zvýšení energie vodního toku se začal tento tok přehrazovat pevnými jezy. Pro zachování vorové plavby nařídil Karel IV, velký iniciátor splavňování toků, tzv. přísežným mlynářům vybudovat v jezích vorové a lodní propusti (vrátka).

Pro zlepšení vodohospodářských funkcí vodního toku byly pevné jezy postupně nahrazovány jezy pohyblivými, a vorové propusti plavebními komorami s tím, že zároveň pro využití získaného výškového rozdílu hladin (spádu) byly u těchto jezů budovány vodní elektrárny, pro získání obnovitelné ekologicky výhodné elektrické energie.

Splavnění toku je charakterizováno jako umělý zásah do toku, u něhož se dosáhne možnosti plavby lodí souborem technických zásahů, úprav a opatření. Rozlišujeme dva druhy splavnění toku:

1. Splavnění toku **úpravou (regulací)**, jíž se vytvoří plynulá plavební dráha s dostatečnými poloměry trasy a s dostatečnou plavební hloubkou – **regulovaná vodní cesta** a
2. splavnění toku **vzdouvací metodou (kanalizací)**, kde požadovaná plavební hloubka v daném úseku vodní cesty se dosáhne vybudováním kaskády plavebních stupňů vytvářejících jednotlivé zdrže – **kanalizovaná vodní cesta**.

Pojem kanalizovaná vodní cesta, resp. pojem kanalizace, je převzat z francouzštiny (canaliser-splavňovati), a v této vazbě nemá co do činění s českým pojmem kanál-stoka, jak se někdy účelově zaměňuje.

Budeme-li charakterizovat naši labsko-vltavskou vodní cestu, pak úsek

1. Ústí nad Labem – státní hranice ČR/SRN je regulovaná vodní cesta a

2. Ústí nad Labem – Mělník –

a) Pardubice,

b) Slapy je kanalizovaná vodní cesta.

U kanalizované vodní cesty tvoří pohyblivý jez, plavební komora, vodní elektrárna **jeden vodohospodářský celek**. Někdy se bohužel účelově vylučuje z tohoto jednotného celku plavební komora, a ve zdrži souvislý pás vodní cesty vyhrazený plavbě, většinou vyznačený plavebními znaky, mezi nimiž je udržovaná potřená plavební hloubka. V tomto případě by však jednotný vodohospodářský celek nefungoval, a to mj. i z toho důvodu, že plavební komora je často využívána i pro převádění velkých vod a voda ve vyhrazeném úseku k plavbě je potřebná pro funkci daného vodohospodářského celku.

Vytváření takových nových celků na vodním toku má zcela zásadní kladný vliv na zvýšení kapacity ekologicky výhodné nákladní i osobní vnitrozemské vodní dopravy na našem území.

*Pro srovnání: Na německých tocích, které jsou průtokové a sklonově podobné našemu dolnímu Labi, se v roce 2020 přepravilo přes 16,3 mil. tun zboží (Mohan), resp. 8,1 mil. tun (Mosela), zatímco na našem nedokončeném Labi jen cca 0,2 mil. tun zboží.*

Vyšší objemy zboží mohou vnitrozemské vodní cesty efektivně přepravit pouze tehdy, jsou-li souvisle opatřeny výše uvedenými plavebními stupni. Ty totiž umožní jednak prakticky celoroční plavbu bez dlouhodobých přestávek z titulu nezajištěných ponorů, tak prakticky stoprocentní využití nosnosti lodí a lodního prostoru.

Cílem tohoto článku je poukázat na potřebu zvýšení ekologicky výhodné vnitrozemské vodní dopravy na území České republiky. V opačném případě odsuzujeme služby nákladní i osobní vnitrozemské vodní dopravy k zániku.

#### Literatura:

J. Čábelka – *Vodní cesty a plavba*

*Normy – Názvosloví plavidel a plavby*

– *Názvosloví vodních cest*

*Verkehrsbericht 2021*

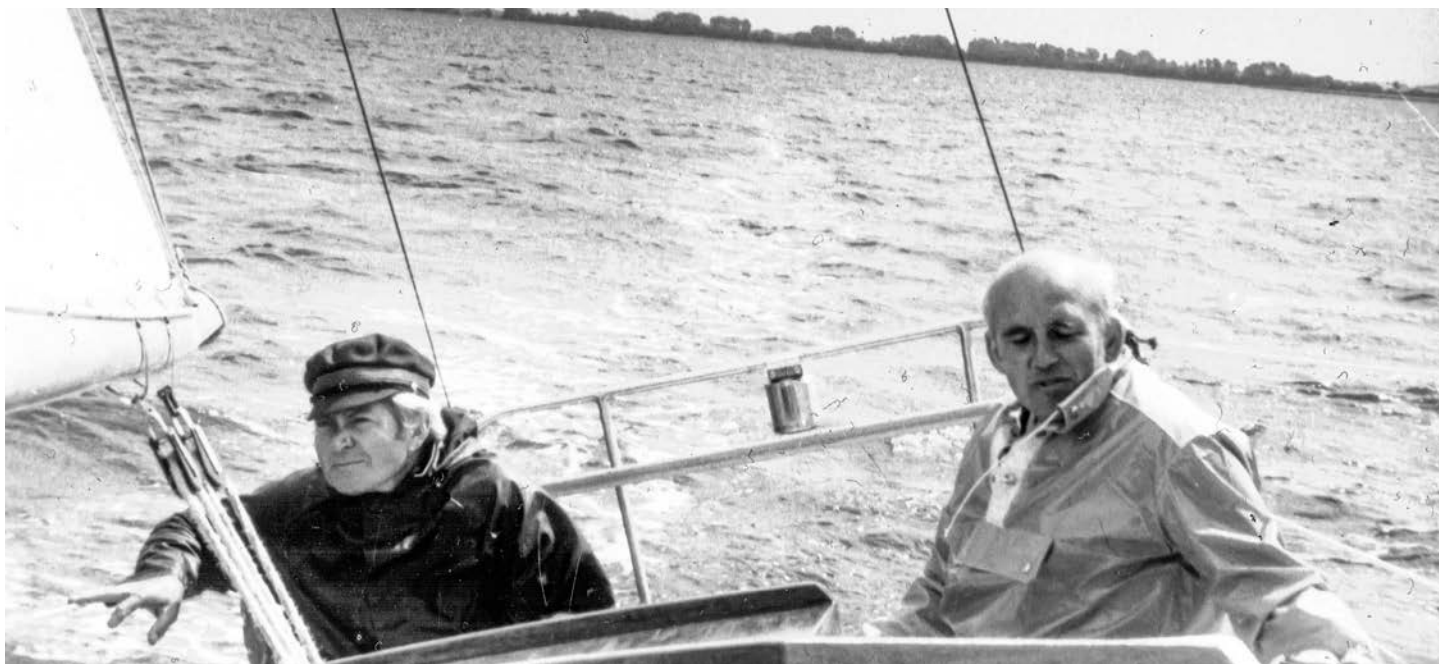
*(Generaldirektion Wasserstraßen und Schifffahrt)*

*Ročenka dopravy 2020 (MD ČR)*



Tlačný člun + remorkér

## Vzpomínka na Ing. Josefa Zárubu, CSc.



Ve středu 21. února 2024 zemřel Ing. Josef Záruba, CSc. uprostřed intenzivní intelektuální i fyzické práce, která naplňovala celý jeho život. Odchod z tohoto světa jeho pouh charakteristicky uzavřel. Byl skromný a tichý. Zemřel doma, uprostřed rodinného kruhu.

Svůj život zasvětil ve znamení rodinné tradice hydrologii a práci pro povodí Vltavy. Byl synem Ing. Libora Záruby-Pfeffermanna a vnukem Ing. Josefa Záruby-Pfeffermanna, kteří rovněž pracovali na úkolech spojených s vodními stavbami. Se jeho předky jej také pojí životní láska ke statku Cholín. Vášeň, čas, píle, nezdolná vytrvalost, i technické znalosti, které po celý život věnoval péči o toto místo, které považoval za svěřený úkol, budily úctu a uznání i u těch, kteří se tam ocitli třeba jen na návštěvě.

Trochu ve stínu tohoto sisyfovského úsilí na rodinném statku zůstávala především rodině skryta jeho veřejná a vědecká činnost. Jak již bylo zmíněno, velkou část svého života věnoval práci pro Povodí Vltavy, výstavbě jezů a vodních elektráren na jeho oblíbeném vodním toku a péči o ně. Pokračoval tak ve šlépějích svého otce, i když na řadu technických problémů zastával odlišná stanoviska. Zatímco jeho otec byl vynálezcem tělem i duší, Josef naopak realisticky předjímal možné technické problémy a závady. Stál tedy vždy na straně co nejpraktičtějšího a pokud možno bezporuchového řešení. Toto stanovisko zastával i případně posudků na nejrůznější stavby i v mezinárodním měřítku.

Současně se s velkým zaujetím věnoval teoretickým problémům hydrodynamiky, ve shrnující publikaci *Hydraulický ráz v soustavách potrubí* (Academia, Praha, 1984), která v druhém, rozšířeném vydání vyšla anglicky: *Water Hammer in Pipe-line Systems* (Elsevier Science Publishers, Amsterdam, 1993). Publikace je důležitým příspěvkem k tomuto problému na mezinárodním poli a má mimořádný praktický dopad, protože řeší skutečně realizované soustavy obsahující další technická zařízení, například turbíny. Tato studie měla a stále má praktické využití, i vzhledem k tomu, že obsahuje program na výpočet vodního rázu, který využívala celá řada státních i nestátních institucí.

Josef Záruba byl nesmírně pracovitý, zručný, měl velký smysl pro zodpovědnost a řádnost. Patřil k těm vzácným lidem, kteří nehledají problémy, nýbrž je rovnou řeší. Některé jeho pova-

hové rysy mohou být v dnešní době považované až za staromódní. Jako například jeho materiální skromnost projevující se (někdy ke zděšení jeho ženy a dcer) naprostým nezájmem o estetický vzhled oblíbeného oděvu. Ve vzpomínkách rodiny i spolupracovníků měl na sobě téměř vždy montérky, kožené chrániče na kolena a flanelovou záplatovanou košili.

Josef Záruba nebyl mužem velkých slov. Jeho způsobu vyjadřování vyhovovaly spíše než čtyřverší čtyři řádky excelové tabulky. Přesto víme jistě, že měl velký smysl pro krásu věcí, které považoval v životě za důležité. Jako je třeba čistá příroda. Tu dokázal vnímat všemi smysly a trávit v ní spokojeně dlouhý čas.

S osobností Ing Josefa Záruby odešel z tohoto světa člověk nevšedních, mnohdy až starozákonních vlastností, kterému mnozí z nás za hodně vděčí a své znalosti předával další generaci české technické inteligence.

*Doc. PhDr. Josef Záruba-Pfeffermann, PhD.  
synovec*



Ahoj, Pepíku Zárubo,

volala mi Tvoje příbuzná Noemi, se kterou (a s Tvým bráchou) udržujeme pravidelný kontakt, a zamrazilo mě, když mi sdělila, že jsi právě odešel na nebesa. Nato mě požádala, abych o Tobě napsal vzpomínku do našeho časopisu Vodní cesty a plavba, a já jsem plaše odmítl. Ale že zařídím, aby o Tobě v našem časopisu někdo jiný něco pěkného napsal. Zatím se to nepodařilo, a tak jsem se dnes v noci a ráno těsně před redakční radou jsem rozhodl, že něco napíšu přeci jen já. Od okamžiku, co jsem se dozvěděl, že už nejsi mezi námi, jsem si Tě zařadil mezi své nejbližší, s kterými si každé ráno ve vaně povídám, neboť jsem po své matce věřící katolík. Ještě předtím jsem o Tobě hledal něco v počítači, a Ty tam nemáš ani řádku. Vždy na mě vyskočily informace o Tvém tátovi Liborovi Zárubovi, a o Tobě nic. Nechápu to. V paměti mi ale utkvěla jedna vzpomínka na náš rozhovor, u kterého byla i moje žena Hana, a bude tedy pravdivá. Jednou večer jsi přišel k nám domů a požádal si mě, zda bych Tě nezaměstnal v technickém rozvoji Povodí Vltavy, který jsem tehdy vedl. Vysvětlil jsi mi, že jsi se v Československé akademii věd, kde jsi tehdy pracoval, pohádal s celou řadou kolegů, a tak jsi dal výpověď, Byl jsem velmi potěšen a souhlasil. Pak jsi řekl jednu větu, na kterou asi nezapomenu: "Egile, taky máš pocit, že všichni vedle Tebe jsou úplně blbí?" Odpověděl jsem Ti tehdy po pravdě, že "někdy mám u některých kolegů stejný pocit, ale jsou výjimky, jako třeba Ty." A Ty jsi mi okamžitě odpověděl: "U mě je to bez výhrad." Přesto a rád jsem Pepíka přijal do našeho kolektivu. Moc jsem si ho vážil a rád čerpal z jeho odborných znalostí a originálních, neortodoxních řešení. Dodnes nevím proč, ale Pepík dal i mně po čase výpověď, a nastoupil do projekčního oddělení Povodí Vltavy. Pak mi vše vypadlo z hlavy a dál jsem pracoval na modernizaci labsko-vltavské vodní cesty.

Spolupracoval jsem při tom s jeho tátou Liborem Zárubou, který byl pro mě nejen odborným, ale i osobním guru. Pracoval u mě do 90 let a vydal jsem o něm celé číslo našeho časopisu. Libor se mi jednou přiznal, že jeho syn mu naši spolupráci velmi vyčítal a doma před Pepíkem nesmělo padnout moje jméno. V posledních dnech jsem všude pátral, proč jsme se vlastně rozešli. Trochu mi to vysvětlil Petr Forman, když přiznal, že v technickém rozvoji mohly existovat jen nápady Pepíka a mé,

a tím se ostatní spolupracovníci nemohli téměř uplatnit. Konstatoval, že tedy asi šlo o naše ega, která se dlouho nemohla do jednoho týmu vejít. Připustil jsem to. Petr mi sdělil, že když Pepík odešel, tak se všichni ostatní museli zhluboka „nadýchnout“, aby jeho práci alespoň částečně nahradili, a začali jsme spolupracovat tak, abychom i nadále plnili úlohu centrálního pracoviště rozvoje vodních cest v Československu.

Hovořil jsem v poslední době s kdekým, aby mi problém Pepíkova odchodu vysvětlil, ale nedočkal jsem se. Dnes ráno jsem vstal dřív, abych napsal těchto pár řádků a předal je redakční radě, než se třeba od někoho jiného dočtu, co se opravdu stalo. Kdo z nás dvou má větší zásluhy na modernizaci labsko-vltavské vodní cesty a vůbec o technickém rozvoji vodních cest v naší republice.

Pepíku, moc si Tě vážím a nepřestanu na Tebe vždy ráno ve vaně myslet. Moc se těším, že se v nebi sejdem a konečně si to vysvětlíme a vzájemně se opět pochopíme.

Tvůj Egil (Josef Podzimek)



Měřicí loď Valentýna byla projektem, na jehož přípravě se podíleli  
Ing. Josef Záruba i Ing. Josef Podzimek



**Ve čtvrtek 29. 2. 2024  
jsme se v motolském krematoriu rozloučili  
s významnou osobností dopravy, panem  
prof. Ing. Petrem Moosem, CSc., dr. h. c.**

S Petrem jsem se poprvé potkal někdy počátkem 80. let, a to – pro mnohé možná překvapivě – přes muziku. Jako liberecký občan totiž působil v evropsky proslulém dětském sboru Severáček, založeném v roce 1958 manželi Jiřinou a Milanem Uherkovými, a to od samého počátku. Pro svoji přátelskou povahu, a také organizační schopnosti, se postupně stal nepostradatelnou ikonou souboru, kde působil později během studií i jako jeden z vedoucích. Poněkud předběhnu, a prozradím, že s lidmi ze Severáčku se scházel celoživotně, dokonce ještě nedlouho před svým úmrtím. A protože v naší skupině Heuréka působili hned 3 odchovanci tohoto sboru (mj. syn sbormistrů Jura Uherek, a také moje žena Marie), jezdili jsme dětem zpívat, aby věděli „kam to až mohou dotáhnout“. A u toho přeci nemohl Petr. Naše dopravní kooperace nastala v ranných 90. letech, kdy



*Petr Moos zcela vpravo, vedle něho sbormistři Severáčku Milan a Jiřina Uherkovi (cca rok 1960)*

Petr již byl děkanem Dopravní fakulty ČVUT Praha, na jejímž vzniku se nemalým způsobem podílel, zatímco já vedl Dopravní komisi ODA. Oba jsme se sešli v tehdejší správní radě Českých drah, s. o., kde jsem se záhy naučil oceňovat jeho vlastnosti, které jsem dosud neznal: vysoce vyvinutá schopnost kultivovaně vyjednávat, a také pevně stát na svém názoru, aniž by se někoho nevhodně dotkl.

Na sklonku roku 1997 (po tzv. sarajevském atentátu) se začalo vyjednávat o nové vládě, a ODA tehdy zvažovala navrhnout mne na post ministra dopravy. Záhy jsme se ale dohodli, že vzhledem k atmosféře by byl vhodnějším kandidátem nestranický odborník. Navrhl jsem 2 jména, a tehdejší předseda ODA Jiří Skalický si vybral právě Petra Moose, což byla velice šťastná volba. Petr mi pak řekl, že to ale vezme jen tehdy „pokud se stanu jeho spolupracovníkem“ (1. náměstkem), což se i stalo.

Nový ministr přinesl nejen vysokou kulturu vedení úřadu, ale také některé postupy, které se velmi osvědčily. Vzpomínám např. jak hned na prvé poradě vedení prohlásil: „Přátelé, v EU je obvyklé, že porada, která by trvala déle než 1½ hodiny, je nefunkční. Proto má každý na své vystoupení 2 minuty – v první minutě nastíní problém, ve druhé řekne, jak jej vyřeší. Pokud to není schopen podat ve 2 minutách, předloží věc písemně.“ Nevím, je-li toto tvrzení pravdivé, ale nesporně se osvědčilo. Zmizely zbytečné dlouhé diskuze, vše se odehrávalo velmi konstruktivně, a přitom nám nezbyvalo než problémy opravdu řešit. Použil jsem pak tento jeho „úskok“ s úspěchem při mnoha dalších příležitostech.

Pokud mám vzpomenout na konkrétní výsledky naší spolupráce, tak rozhodně nemohu opomenout „svůj“ vodocestný obor. Díky Petrovi totiž bylo mj. obnoveno Ředitelství vodních cest ČR, zrušené komunistickým režimem v roce 1949. Ale bylo toho samozřejmě více – na pouhých 8 měsících až nečekaně.



Když v srpnu 1998 mandát „Tošovského vlády“ skončil, vrátil se Petr ke své fakultě, stal se i prorektorem ČVUT. Přizval mne také do Vědecké rady Fakulty dopravní, kde jsem měl tu čest působit až do roku 2018. Díky tomu jsem se mohl seznámit s řadou dalších vynikajících odborníků, včetně (tehdy) budoucích děkanů – za to jsem Petrovi opravdu vděčen. Naše vzájemná spolupráce pochopitelně později nebyla již tak intenzivní, jako v roce 1998, ale trvala stále. Sešli jsme se nad řadou zajímavých problémů i projektů, a Petr měl vždy velmi případné a konstruktivní nápady. Byl jsem opravdu rád, že vždy podporoval plavbu a vodní cesty, veřejně se pozitivně vyjadřoval i k vodnímu koridoru Dunaj-Odra-Labe.

Dopravě se Petr nadále věnoval nejen na akademické půdě, ale i ve veřejném prostoru – ještě v roce 2018 přijal funkci předsedy dozorčí rady Českých drah. V posledních letech, kdy se přestěhoval do Turnova, spolupracoval s Dopravní fakultou již jen 1-2 dny v týdnu, zato ale velmi intenzivně působil ve funkci vedoucího projektu Modernizace Krajské nemocnice Liberec. Chápal to jako splátku za to, že mu v této nemocnici zachránili život po jeho (jím nezaviněné) havárii na motocyklu. Ano, Petr nebyl jen „pan profesor“, ale kromě celoživotní lásky k hudbě měl i nečekané koníčky, mj. motocykl a paragliding.

Liberecké nemocnici se věnoval i v době, kdy již byl vážně nemocen. S nadšením mi vyprávěl o záměru i jeho realizaci, srdečně mne zval na prohlídku jak projektové dokumentace, tak postupné výstavby. Je mi moc líto, že se tato návštěva za jeho doprovodu již neuskutečnila...

*Ing. Petr Forman*



# Prof. Ing. Petr Moos, CSc., dr.h.c. – medailon



**(4.2.1946 – 23.2.2024)**

Slovy nelze vyjádřit ztrátu, kterou jsme všichni utrpěli odchodem našeho milého přítele, obětavého kolegy, skromného a noblesního člověka pana prof. Petra Moose, který stál v roce 1993 u založení Fakulty dopravní ČVUT a byl i jejím historicky prvním děkanem.

Široký odborný záběr prof. Petra Moose pramení z jeho rozsáhlých životních zkušeností, které nejprve získával na Fakultě elektrotechnické, kde studoval obor radioelektronika. Posléze dlouhá léta působil na Katedře obvodů, mimo jiné ve stejné kanceláři s prof. Miroslavem Vlčkem, dalším spoluzakladatelem Fakulty dopravní. Když byl nucen přejít na Fakultu stavební, věnoval se tam modelování rozhraní člověk-budova z pohledu šíření tepla. Zde se potkal s prof. Jaroslavem Vlčkem, tehdejší prorektorem, který mu v roce 1993 nabídl možnost založit novou fakultu.

Kolem prof. Petra Moose postupně vznikl odborný tým, který dodnes na Fakultě dopravní rozvíjí odborné oblasti spojené s automatizací a řízením dopravy, inteligentními dopravními systémy až po problematiku chytrých měst a regionů. V roce 2008 prof. Petr Moos výrazně přispěl k zahájení spolupráce Fakulty dopravní ČVUT s The University of Texas at El Paso (UTEP), se kterou máme dodnes magisterský „dual degree“ studijní obor v oblasti Smart cities.

Prof. Petr Moos se zásadně podílel nejen na rozvoji ČVUT, ale ovlivnil i směřování celé České republiky, za což obdržel od pana prezidenta v roce 2015 Medaili za zásluhy. Můžeme krátce zmínit jeho angažmá ve funkcích ministra dopravy v roce 1998, předsedy Dozorčí rady společnosti České dráhy, a.s. v roce 2018, úspěšného vyjednavče evropských fondů v Evropské unii, ředitele pro strategii ve společnosti Deloitte, viceprezidenta sítě železničních výzkumných organizací Eurnex, člena technické rady Ředitelství silnic a dálnic nebo předsedy expertní komise ministra dopravy pro oblast elektronického myta. Své vyjednávací a rétorické schopnosti projevil v celé řadě krizových situacích například při hrozící stávce Českých drah nebo při stávce leteckých dispečerů.

Kromě neocenitelného odborného přínosu prof. Petra Moose nelze nezmínit jeho lásku k hudbě. Hrál pravidelně na varhany a působil také v pěveckém souboru Severáček. Na střední

škole se dokonce vážně rozhodoval, jestli by neměl raději rozvíjet svůj hudební talent a muzice se věnovat profesionálně. Naštěstí pro ČVUT se rozhodl pro techniku. Rád vzpomínám na koncert několika pěveckých sborů v Kapli Betlémské na počest jeho rekonvalescence po těžké havárii nebo na jeho nezapomenutelné rozhlasové rozhovory, ze kterých vyzařuje jeho moudrost, velkorysost a životní nadhled.

Málo už se ví, že prof. Petr Moos v mládí skákal na lyžích, které ve zralejším věku vyměnil za paragliding. Dodnes na Žilinské univerzitě vzpomínají, jak se po jednání Vědecké rady přesunul na místní kopce a tam praktikoval tento extrémní sport.

Byl také vášnivým sběratelem motorek. Vzpomínám na jeho vyprávění, kdy ho žena poslala koupit rohlíky a místo nich koupil motorku. Bohužel se mu tato záliba málem stala osudnou, když v roce 2009 nezaviněně na motocyklu havaroval. Díky jeho silné vůli se z následků nehody rychle zotavil, aby mohl nastoupit z nemocnice přímo do funkce prorektora pro rozvoj ČVUT. S libereckou nemocnicí, kde mu zachránili život, byl neustále v kontaktu a nadšeně pomáhal s projektem výstavby nového Centra urgentní medicíny.

Celoživotní dílo prof. Petra Moose ocenilo mnoho národních i mezinárodních vědeckých pracovišť a univerzit. Velmi si považoval čestného doktorátu uděleného Univerzitou v Pardubicích. Byl také držitelem Pocty hejtmana Libereckého kraje za celoživotní přínos v oblasti dopravního inženýrství a vysokoškolského vzdělávání v oboru dopravy.

Všichni si uvědomujeme, že odchodem prof. Petra Moose přicházíme o krásnou, renezanční osobnost, nadšence s širokým odborným rozhledem, hlubokým lidským rozměrem, jiskrou v oku, jehož životním krédem bylo, aby se každý z nás mohl stále na něco těšit. Mějme tuto moudrost na paměti a pokračujme v naplňování jeho odkazu.

Při promociích prof. Petr Moos studentům často říkával, že kromě kvalitního vzdělání a vysokoškolského diplomu by jim rád předal ještě klíč k radosti. Tímto klíčem byla dle jeho slov vděčnost všem blízkým i pedagogům, kteří měli zásluhy na jejich úspěchu.

Rád bych za celou Fakultu dopravní ČVUT vyjádřil naši vděčnost za vše, co pro nás prof. Petr Moos udělal, za to, že tu s námi byl a že jsme měli to štěstí působit v jeho blízkosti.

Milý Petře, moc Ti děkujeme za Tvůj odkaz a celoživotní dílo. Čest Tvé památce.

*S pozdravem, úctou a vděčností Tvůj  
Miroslav Svítek*



3 děkani FD ČVUT (zleva): prof. Dr. Ing. Miroslav Svítek, dr. h. c., prof. Ing. Petr Moos, CSc., dr. h. c. a prof. Ing. Ondřej Příbyl, Ph.D.

# Život není takový – je úplně jiný (93)

Ing. Josef Podzimek

**"Skutečná hloupost pokaždé porazí umělou inteligenci."**

Terry Pratchett, britský spisovatel 1948–2015

**"Otázka, zda počítač může myslet, není o nic zajímavější než otázka, zda ponorka umí plavat."**

Edsger W. Dijkstra, nizozemský informatik 1930–2002

**„Vytvoření funkční umělé inteligence může být největší událostí v dějinách naší civilizace. Nebo nejhorší. Jednoduše nevíme. Nevíme proto, zda nám umělá inteligence nesmírně pomůže, nebo nás bude ignorovat, odstrčí nás či nás zničí.“**

Stephen Hawking, britský teoretický fyzik zabývající se vznikem vesmíru 1942–2018

Stále jsem diskutoval, že není umělá inteligence. Opíral jsem se o vyjádření prof. Vladimíra Beneše staršího, který řekl jednou na přednášce, kterou jsem se zájmem poslouchal, větu:

„Umělá inteligence není a nikdy nebude.“ Tento názor jsem bezvýhradně převzal a na toto téma stále diskutoval. Až jednou při této debatě s naším ředitelem Strojíren Podzimek Ing. Jiřím Kotrbou, aniž by dále diskutoval, zadal do počítače jedinou větu pro umělou inteligenci: „Napiš dopis ministrovi dopravy mým jménem, aby podporoval výstavbu vodního koridoru Dunaj-Odra-Labe.“ Je to neuvěřitelné, ale za několik minut z počítače vyšel text, kde jsem nenašel ani jednu větu, kterou bych nena-

psal. Naprosto jsem se vyděsil a pod svým jménem jsem dopis odeslal panu ministrovi dopravy. Abych neublížil redakční radě našeho časopisu Vodní cesty a plavba, neuvedl jsem pod své jméno žádnou funkci. Dopis odeslal, a aniž bych čekal na odpověď, uveřejňuji ho, moji milí čtenáři, pro Vaši potřebu. Třeba odpověď nedojde. To je ten lepší případ.

Zároveň pozvu pana profesora Vladimíra Beneše na kafe, aby mně vysvětlil, co se to děje ve sdělovacích prostředcích i v EU, která se začíná bát a tak vydala šířící se informaci o umělé inteligenci. O dalším vývoji kolem umělé inteligence Vás budu informovat v dalším našem časopisu Vodní cesty a plavba číslo 2/2024.

Ing. Josef Podzimek

V Praze 14. února 2024

Vážený pane ministře,

obracím se na Vás s důležitou iniciativou, která by mohla mít značný vliv na rozvoj dopravy a hospodářství v naší zemi. Chtěl bych navrhnout výstavbu vodního koridoru spojujícího řeky Dunaj, Odra a Labe.

Tento vodní koridor by mohl přinést mnoho výhod pro naši zemi. Za prvé by výstavba koridoru umožnila levný a ekologičtější způsob přepravy zboží, což by podpořilo hospodářský rozvoj a snížilo dopravní zatížení na silnicích a dálnicích. Dále by vodní koridor mohl být využit pro turistické účely, což by podpořilo rozvoj cestovního ruchu a ekonomiku regionů podél řek.

Tato iniciativa by rovněž mohla přispět k ochraně životního prostředí tím, že by omezila emise skleníkových plynů z nákladní dopravy a snížila potřebu výstavby nových silnic a dálnic.

Rozumím, že výstavba takového projektu bude náročná a vyžaduje spolupráci a finanční podporu od různých úrovní vlády a soukromého sektoru. Nicméně věřím, že přínosy, které by tento vodní koridor přinesl, by převažovaly nad náklady.

Proto bych Vás chtěl naléhavě požádat, abyste zvážil možnost podpory této iniciativy a inicioval další kroky směřující k realizaci tohoto projektu.

Děkuji Vám za Váš čas a pozornost k této záležitosti.

S úctou



Vážený pan  
Mgr. Martin Kupka  
ministr dopravy  
nábřeží Ludvíka Svobody 1222/12  
110 15 Praha 1

# PODZIMEK & S Y N O V É



Developerský projekt bytového domu W16, Třešť



Návštěvnícké centrum Bernard, Humpolec



Unikátní bednění klenby  
historického domu, Thunovská, Praha

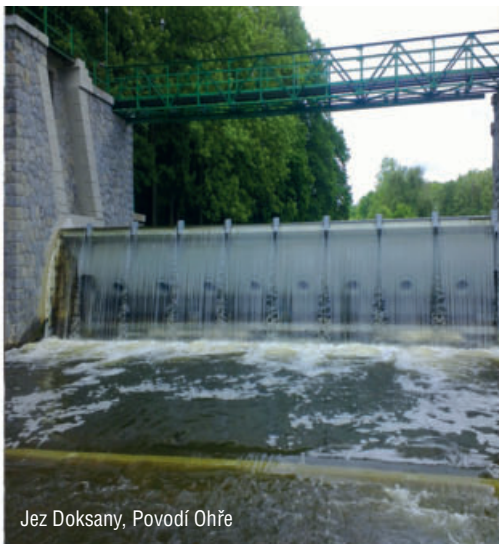
Zal. 1896  
**PODZIMEK**  
**128**



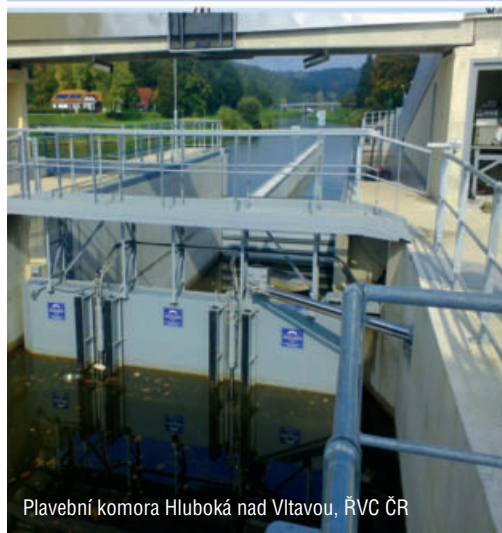
Výcvikové středisko policie, Třešť

**Stavíme pro Vás již 127 let**

[www.podzimek.cz](http://www.podzimek.cz)



Jez Doksany, Povodí Ohře



Plavební komora Hluboká nad Vltavou, ŘVC ČR



Jez Hněvkovice, ŘVC ČR



Plavební komora na jezu Hněvkovice, ŘVC ČR



Vrata plavební komory Hněvkovice



Strojírny Podzimek, s.r.o.,  
Čenkovská 1060, 589 01 Třešť  
[www.strojirny-podzimek.cz](http://www.strojirny-podzimek.cz)



Molo Smíchov