

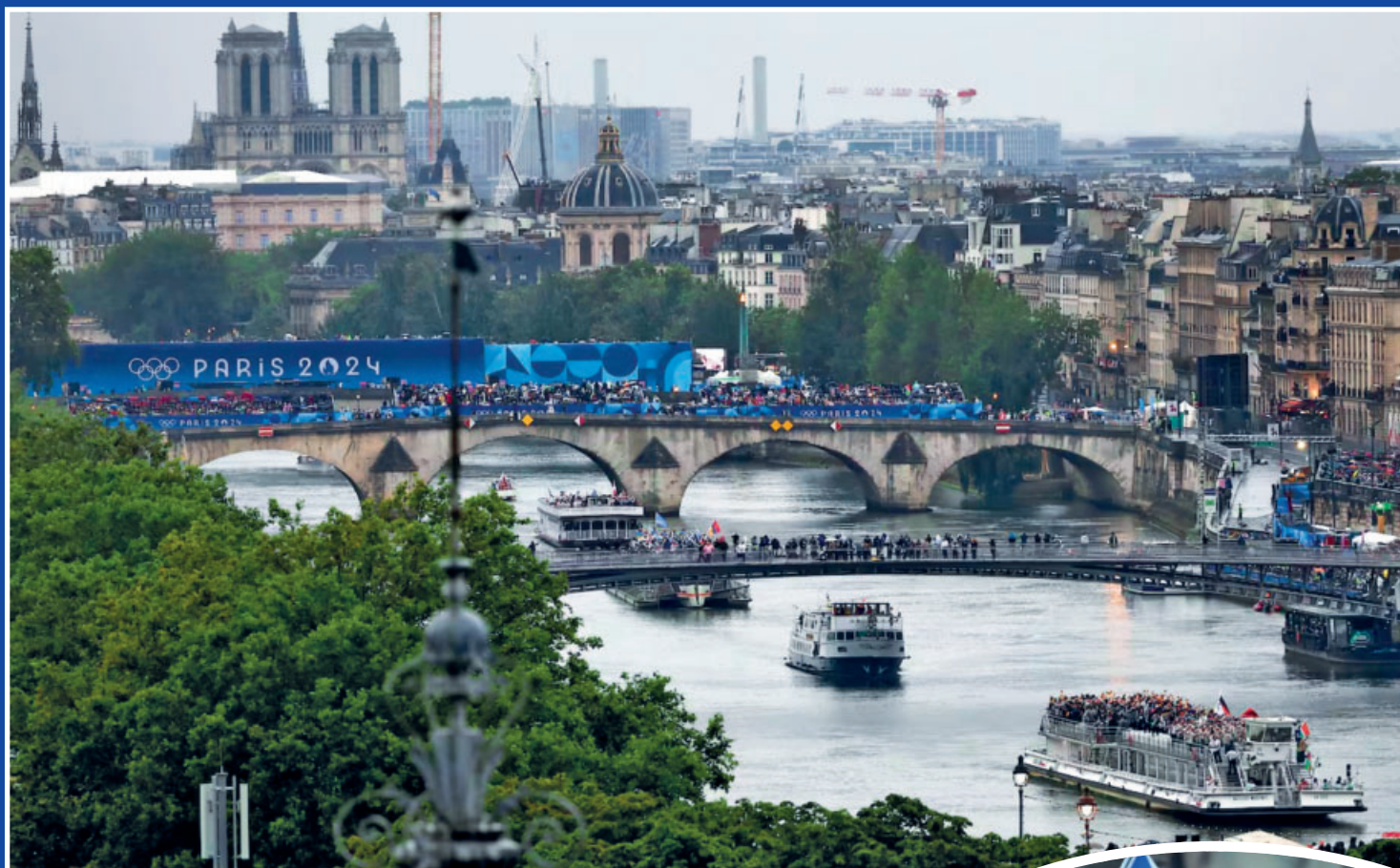
WASSERSTRASSEN
UND
BINNENSCHIFFFAHRT

WATERWAYS
AND
INLAND NAVIGATION

VODNÉ CESTY VODNÍ CESTY A PLAVBA

3
2024

Velkolepé zahájení olympijských her 2024 na řece Seině



Češi si z Paříže přivezli 5 medailí



Vydává

PLAVBA o.p.s.
A VODNÍ CESTY



Ministerstvo dopravy

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



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



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



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



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



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



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



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



AGRÁRNÍ KOMORA
České republiky

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



ČESKÉ PLOVEBNÍ A VODOCESTNÉ SDRUŽENÍ



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



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



www.metrostav.cz



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



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



Váňovská 528, 589 16 Třešť
www.podzimek.cz



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



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



www.strabagrail.cz



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



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



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



PRAGUE BOATS

SINCE 1990

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

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

REDAKČNÍ RADA

Ing. Jiří Aster; Ing. Pavel Cenek; Ing. 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. 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:

šéfredaktor – Bc. Tomáš Kolařík
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. poštovného 350 Kč
ISSN 1211-2232

Evidováno Ministerstvem kultury
pod číslem MK ČR E 5178.



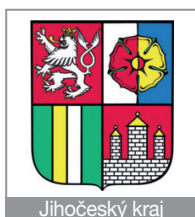
Ústecký kraj



Středočeský kraj



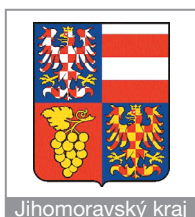
Pardubický kraj



Jihočeský kraj



Zlínský kraj



Jihomoravský kraj

Titulní strana: Slavnostní zahájení Her XXXIII. Olympiády v Paříži 26. července 2024

Autor: International Olympic Committee

OBSAH

Řeka Seina ožila defilé desítek plavidel národních výprav

Tomáš Kolařík, Markéta Kosová 2

Prezident podepsal ratifikační listinu k dohodě s Německem

o Labské vodní cestě 5

Stavba plavební komory Rohatec/Sudoměřice a jezu

na Baťově kanálu se přiblížila do poloviny 6

Cyklohráčkem do Lužce nad Vltavou. Vlaky se po letech vrátili

na skok do Českého Holandska 9

POVODNĚ 2024 – FOTOREPORTÁŽ 10

Plavební komora je po požáru v provozu

Unikátní most v Lužci zvedají i několikrát denně

Z domácího tisku 18

K Dvoreckému mostu se plaví tuny oceli

Voda opadla, jez na Labi je podemletý

Z domácího tisku 19

DAKO Brno – nastavujeme standard moderních toalet 20

Aktuality Ředitelství vodních cest ČR

Ing. Jan Bukovský, Ph.D. 22

Vzpomínání na Mílu Brzoně

Jiří Stratílek, Josef Podzimek 31

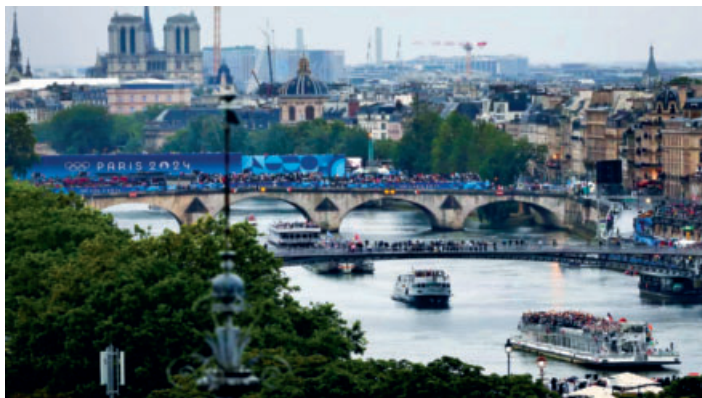
Život není takový – je úplně jiný (95)

Ing. Josef Podzimek 32

Řeka Seina ožila defilé desítek plavidel národních výprav

Promoklá Paříž si užila mimořádné slavnostní zahájení olympijských her

V úvodních slovech našeho odborného časopisu se málokdy věnujeme tématu s takovým celosvětovým přesahem jako jsou olympijské hry. Ty letošní však byly mimořádné a velmi originálním způsobem zapojily panorama metropole na řece Seině do této světové sportovní události. Už samotné zahájení olympijských her bylo mimořádné.



26. července 2024 zkrápěl Paříž po dnech horka vydatný déšť. Tentokrát však nikomu nevadil, sportovci z 205 výprav zemí celého světa, nastoupili do 85 lodí, aby po řece Seině dopluli až k náměstí Trocadéro. Z něj i zahrad pod ním se nabízí jeden z nejkrásnějších pohledů na Eiffelovu věž, a právě na tomto místě byly v pátek 26. července 2024 slavnostně zahájeny Hry XXXIII. Olympiády.



Poprvé v historii se zahajovací ceremoniál nekonal na stadionu. Výpravy jednotlivých zemí propluly Paříží na lodích šestikilometrovým úsekem řeky Seině, na březích je sledovalo zhruba 300 tisíc lidí. Češi si ceremoniál užívali na lodi číslo 75, na řadu přišli jako 183. v pořadí. Na řece strávili



zhruba 45 minut. „Bylo to krásné, myslím, že jsme si to všichni užili i navzdory počasí,“ hlásil judista Lukáš Krpálek. Dvojnásobný olympijský vítěz se ujal role vlajkonoše. „Bylo to dlouhé, ale krásné.“



V roli vlajkonošky ho doplnila lukostřelkyně Marie Horáčková. „Bylo krásné na té lodi být. Dýchla na nás olympijská atmosféra, jakože fakt jsme tady na olympiádě,“ usmívala se mistryně světa. „A ta soudržnost! Skandovali jsme Češi, Češi, všichni naráz.“ Na slavnostní zahájení se oblékli do nástupové kolekce módního návrháře a designéra Jana Černého.



Ale až na náměstí Trocadéro byly olympijské hry slavnostně zahájeny. Olympijskou vlajku vezla nejprve jezdkyňe na ocelovém oři, poté rytíř ve zbroji na statném běloušovi. Zazněla olympijská hymna. Proslov pronesl Tony Estanguet, šéf výkonného vý-

boru her a trojnásobný olympijský vítěz ve vodním slalomu a také předseda Mezinárodního olympijského výboru Thomas Bach. Prezident Emanuel Macron pak prohlásil hry v Paříži za zahájené.



Olympijský oheň si poté pod Eiffelovou věží předali například bývalý francouzský fotbalista Zinédine Zidane a španělský tenista Rafael Nadal. Z rukou bývalé tenistky Amélie Mauresmové ji převzal někdejší basketbalista Tony Parkeri. Amélie Mauresmová doběhla s pochodní do Louvru, kde štafeta pokračovala i s paralympijskými sportovci. Dvojice světloňů pak zapálila oheň na pomalu stoupajícím horkovzdušném balonu, k tomu zazpívala kanadská zpěvačka Céline Dion.



Ještě během nástupu výprav, které tentokrát přivezly lodě po řece Seině, probíhal bohatý doprovodný program. Účastníci si užili vystoupení zpěvačky Lady Gaga, viděli celou řadu módních přehlídek nebo také představení která vyprávěla příběhy z francouzské historie – mimo jiné tragický osud Marie Antoinetty. V úvodním spotu vystoupil slavný fotbalista Zinedine Zidane, který ve videu běžel v pařížských ulicích s olympijskou pochodní.

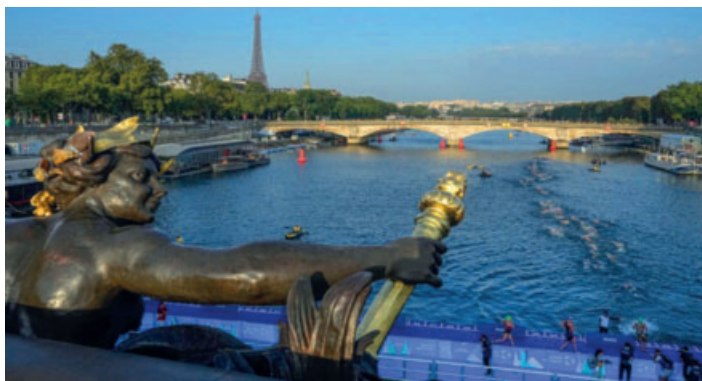


Velkolepou podívanou dirigoval francouzský režisér a herec Thomas Jolly. Společně s dramaturgy, choreografy a historiky chtěl vytvořit extravagantní představení zosobňující Francii. „*Inspirací pro náš scénář byla pochopitelně Francie. Její dědictví a kultura. Stačí se podívat na trasu, která lemuje pařížské památky s bohatou historií jako třeba muzeum Louvre,*“ uvedl Damien Gabriac, jeden ze čtyř scenáristů zahájení. Sportovci



Seina jako bazén

Kromě slavnostního zahájení posloužila řeka Seine také jako „bazén“ v rámci několika sportovních utkání. Do poslední chvíle přitom nebylo jisté, jestli se do řeky olympionici ponoří. Silné deště, které zasáhly zahajovací ceremoniál také rozvodnily řeku Seinou a způsobily navýšení koncentrace bakterií nad limitní hodnoty. Vyčistit Seinou bylo přitom cílem pařížské radnice po desítkách let, kdy byla řeka ve francouzské metropoli špinavou stokou.



Stejně jako v mnoha západních městech se i v Paříži kvalita řeky drasticky zhoršila kvůli průmyslovým odpadním vodám a hygienickým potřebám rostoucího počtu obyvatel. Vodní život utrpěl do té míry, že v šedesátých letech byly ve městě zaznamenány pouze tři druhy ryb. V roce 1923 úřady zakázaly plavání, přestože každoroční vánoční závody v plavbě přes řeku

přetrvaly až do druhé světové války.

Jedním z hlavních problémů je kanalizace z 19. století, která mísí odpadní vodu s dešťovou. Za normálních okolností odtéká komplexem tunelů do čističek na předměstí. Po přivalových deštích je však systém přetížen a přebytečná voda musí být odvedena do Seiny.

Zlepšení za posledních 20 let již vedla k výraznému snížení množství fekálních bakterií, které se dostávají do řeky. „*Obtížné však bylo vymýtit těch posledních pár procent, aby mohla být oficiálně klasifikována jako čistá,*“ řekl Samuel Colin-Canivez, hlavní inženýr pro kanalizaci na pařížské radnici.

Řešením bylo vybudování rozsáhlé podzemní nádrže poblíž nádraží Gare D'Austerlitz, která bude sloužit jako k zadržování dešťové vody, aby se zabránilo vylévání odpadních vod do řeky, když městská kanalizace přeteče během silných deštů.

Paříž do opatření, aby byla Seine čistá a vhodná ke koupání investovala asi 1,4 miliardy eur (přes 35 miliard Kč). Město muselo zajistit, aby všechny lodě na řece odváděly odpad do kanalizace, vybudovat nové retenční nádrže a připojit asi dva set tisíc domácností v Paříži a okolí na odpadní systém.



Nakonec se do Seiny ponořili olympionici jak při závodě dálkových plavců, tak i mužský a ženský triatlon. Všem závodům nakonec přálo počasí a plavání v Seině určitě zapadlo do celkového cíle letošním olympijských her, které využily Paříž jako velkolepé kulisy téměř pro všechny olympijské disciplíny. Je potřeba zmínit, že se část olympijských klání odehrála na vlnách Tichého oceánu na 15 705 kilometrů vzdáleném francouzském Tahiti. Závodníci na druhém konci světa měli jako první olympijskou vesničku přímo na moři, na palubě speciální „hotelové“ lodi Aranui 5.



Tomáš Kolařík, šéfredaktor časopisu Vodní cesty a plavba
Markéta Kosová, Český olympijský výbor

Foto: International Olympic Committee, Český olympijský výbor

Prezident podepsal ratifikační listinu k dohodě s Německem o Labské vodní cestě

Tereza Čapková – Ekonomický deník, 2. srpna 2024

Česká republika bude moci začít naplňovat dohodu se Spolkovou republikou Německo o údržbě a rozvoji mezinárodní vnitrozemské Labské vodní cesty. Prezident Petr Pavel 1. srpna 2024 podepsal ratifikační listinu k dohodě. Ministr dopravy Martin Kupka (ODS) už dříve uvedl, že Labská vodní cesta je klíčová nejen z pohledu České republiky, ale i v Transevropské dopravní síti (TEN-T).



Prezident republiky ratifikoval listinu

1. srpna 2024

Prezident republiky Petr Pavel ve čtvrtek dne 1. srpna 2024 podepsal ratifikační listinu k Dohodě mezi vládou České republiky a vládou Spolkové republiky Německo o údržbě a rozvoji mezinárodní vnitrozemské Labské vodní cesty.

Odbor komunikace Kanceláře prezidenta republiky

Dokument má umožnit spolupráci obou zemí ohledně možnosti masivněji využívat Labskou vodní cestu pro nákladní dopravu. „**Lodní doprava patří mezi ekologické módy dopravy a české firmy ji v zájmu vyšší konkurenceschopnosti potřebují a budou potřebovat,**“ konstatoval v minulosti ministr dopravy Martin Kupka. **Nejvyšší kontrolní úřad (NKÚ) přitom nedávno konstatoval, že právě nespolehlivost Labské vodní cesty brání rozvoji kombinované nákladní dopravy po vodě. Vodní nákladní kombinovaná doprava v České republice tak podle NKÚ prakticky neexistuje.**

K podpisu dohody mezi zástupci České republiky a Německa došlo v roce 2021 a Senát odsouhlasil ratifikaci dohody před dvěma lety. Poslanecká sněmovna po několikaletém váhání potvrdila dohodu 23. května 2024.

Smlouva zavazuje obě strany k tomu, že se postarají o plavební dráhy a parametry plavební hloubky. Na německém úseku Labe je cílem údržby hloubka plavební dráhy 140 centimetrů, země by také měla podle dokumentu přezkoumávat každých deset let referenční úroveň vodní hladiny. Česko by na velké části toku mělo zajistit plavební hloubku 230 centimetrů.

Součástí dohody je i ustanovení smíšené komise pro společnou péči o Labe a dohled nad dodržováním obsahu dohody. Česká republika a Německo budou moci do komise nominovat po třech zástupcích a na jednání bude možné přizvat také externí hosty.

Jak Ekonomický deník informoval již dříve, Německo se už o svou část dohody stará a na svém území deklarovanou hloubku toku udržuje. Česká republika je na tom z hlediska plavebních poměrů na většině částí splavného toku podle Kupky paradoxně lépe, od Střekova až do Týnce nad Labem je plavební hloubka okolo 230 centimetrů. **Dlouholetá debata se ale vede okolo plavebních stupňů, jeden z nich by měl být v Děčíně.**

Česká republika řeší průchodnost Labské vodní cesty také kvůli chystanému námořnímu terminálu v Kuhwerder Hafen v Hamburku. Provoz by v něm ráda zahájila podle ministerstva dopravy v průběhu roku 2028.

Stavba plavební komory Rohatec/Sudoměřice a jezu na Baťově kanálu se přiblížila do poloviny

Stavba plavební komory Rohatec/Sudoměřice a přilehlého jezu na Baťově kanálu dosáhla své poloviny a očekává se, že bude dokončena na podzim příštího roku. První lodě by tak mohly do Hodonína doplout se začátkem plavební sezony 2026.

Poslední prázdninový víkend stavbu v rámci dne otevřené stavby navštívili stovky lidí, včetně ministra dopravy Martina Kupky a starostů okolních obcí. Návštěvníci měli možnost vidět téměř dokončenou betonovou konstrukci plavební komory a jezu, stejně jako hotový první hospodářský most a upravené koryto říčky Radějovky, která propojuje Baťův kanál s řekou Moravou. Výstavba, která začala v září loňského roku, prodlouží splavnost kanálu o 7 km až do Hodonína.

„Spolu se stovkami dalších návštěvníků jsem měl možnost podívat se, jak vypadá základní konstrukce plavební komory a jezu, které budou po dokončení pod vodou,“ sdělil po návštěvě stavby Martin Kupka, ministr dopravy ČR a dodal: *„Čtrnáctá plavební komora Baťova kanálu, která zde právě vzniká, prodlouží splavný Baťův kanál do Hodonína, kde v budoucnu vznikne i přístav pro 80 rekreačních lodí. Obnova Baťova kanálu pro turistickou plavbu začala v devadesátých letech minulého století a jsem rád, že jeho rozvoj můžeme v této míře dále podporovat.“*

Návštěvníci se na dni otevřené stavby mohli přesvědčit, že betonáže plavební komory a jezu jsou ve své závěrečné fázi



a horní hospodářský most je již kompletně dokončen. Na dolním mostě byla završena betonáž mostovky a dokončení mostu se očekává v průběhu října. Harmonogram stavebních prací byl však částečně narušen zářijovou povodní, která zaplavila plavební komoru a koryto říčky Radějovky. Po opadnutí vody bylo nutné odčerpát vodu ze stavební jámy plavební komory a následně vyčistit betonové konstrukce. Stavbaři také opravují příjezdové komunikace, hráze a opevnění koryta, aby se mohli vrátit k plánovaným pracím na budování vodní cesty.

Práce na rozšiřování koryta Radějovky mezi hospodářskými mosty probíhají již od jara tohoto roku. Po dokončení betonáží na začátku roku 2025 se rozšíří prostor budoucí rejdny plavební komory, který bude sloužit jako vyčkávací zóna pro lodě. Již na podzim 2024 navíc začnou práce na biokoridoru, jehož součástí bude náplastný objekt z Baťova kanálu a rozsáhlá výsadba zeleně.

Konstrukce plavební komory a jezu je tvořena z 2 650 m³ betonu a 352 t železa. Práce na betonážích komory probíhaly šest měsíců od března letošního roku. Plavební komora sestává ze šesti dilatačních celků, přičemž nejsložitější částí bylo betonování dna horního ohlaví s plnicími kanály. Dolní ohlaví bylo zpevněno trojnásobným množstvím betonu, aby uneslo dolní a protipovodňová vrata. V říjnu se plánuje montáž technologie a hradicích konstrukcí na obou objektech.

Nová plavební komora bude mít užitnou délku 38,5 m a šířku 5,3 m, což odpovídá ostatním komorám na Baťově kanálu. Ko-



Práce na rozšiřování koryta řeky Radějovky probíhají od jara



Betonáže plavební komory a jezu ve své závěrečné fázi



Poslední prázdninový víkend proběhl den otevřené stavby

mora překoná výškový rozdíl 2,7 m, což umožní lodím dosáhnout hladiny řeky Moravy. Součástí stavby je také prohloubení a rozšíření koryta říčky Radějovky na 6 m, aby lodě mohly bezpečně proplouvat. Tento úsek dlouhý 800 m tvoří hraniční tok mezi Českou republikou a Slovenskem. Dva původní mosty pro zemědělskou techniku, pod kterými by lodě kvůli jejich nízké



výšce nepropluly, jsou v rámci projektu také přestavovány. Velkou roli v projektu hrají i rozsáhlá environmentální opatření. Na české straně vznikne nový biokoridor s vegetačním pásmem a drobnou vodotečí, což zvýší ekologickou stabilitu území a rozšíří místní biodiverzitu. Po dokončení budou nové biotopy výrazně kvalitnější než původní biotopy na Radějovce a bude

odstraněna migrační bariéra říčky.

Stavbu realizuje SPOLEČNOST BAŤŮV KANÁL, kterou tvoří vedoucí společník SWIETELSKY stavební s.r.o. a Metrostav DIZ s.r.o. Celkové stavební náklady činí 339,8 milionu Kč bez DPH,

příčemž 262 milionů Kč připadá na prodloužení vodní cesty s plavební komorou a 77,8 milionu Kč na opravu jezu Sudoměřice. Stavební náklady financuje Státní fond dopravní infrastruktury a dokončení stavby je plánováno na listopad 2025.



Práce na rozšiřování říčky Radějovky a stavba nového mostu při ústí do řeky Moravy



Stavba nové plavební komory nenarušila plavební provoz na Baťově kanálu, což si mohli vyzkoušet i návštěvníci dne otevřené stavby

Cyklohráčkem do Lužce nad Vltavou

Vlaky se po letech vrátili na skok do Českého Holandska

Lužec nad Vltavou zažil letos velkou slávu, a to dokonce dvakrát. Do této obce na ostrově mezi řekou Vltavou a Vraňansko-hořínským plavebním kanálem zavítal turistický vlak Cyklohráček se stovkami natěšených nejen dětských návštěvníků, který vypravil pražský organizátor dopravy ROPID ve spolupráci se Středočeskou centrálou cestovního ruchu. Bylo to mimořádné nejen tím, že zde pravidelná železniční osobní doprava není zajišťována, ale svým rozsahem se jednalo o největší osobní vlak minimálně za poslední dvě dekády.

Po první červencové úspěšné jízdě se 15. srpna 2024 uskutečnila druhá jízda dětského výletního vlaku Cyklohráček do oblasti Českého Holandska s cílovou stanicí Lužec nad Vltavou. Pro rodiny

s dětmi bylo možné se vydat na kole do nedalekého Zooparku Zelčín. Horké počasí lákalo zchladit se v peřejích staré Vltavy nebo ji zdolat na paddleboardu či raftu zapůjčeného ze Zooparku Zelčín.

V krajině na soutoku našich největších řek Labe a Vltavy lákají návštěvníky také plavební kanály a komory a pro fanoušky technických staveb připravilo Ředitelství vodních cest ČR speciální exkurzi, v rámci které bylo možné vidět lužecký zdvižný železniční most v akci. Aby bylo most možné zvednout, musel Cyklohráček lužeckou trať na chvíli opustit a vydat se na podřipskou dráhu s koncovou stanicí Straškov, odkud se vrátil po několika hodinách zpět na lužeckou zastávku a dále do Prahy se zastávkami mj. v Nelahozevsi, Kralupech nebo Roztkách.



POVODNĚ 2024 - FOTOREPORTÁŽ

Foto: Plavba a vodní cesty o.p.s.

Praha

Hlavní město se začalo na zářijové povodně připravovat s několikadenním předstihem. Byly vyklizeny náplavky, lodě odpluly do ochranných přístavů, které praskaly ve švech. Velkou vodu

naštěstí zmírnila Vltavská kaskáda a řeka Vltava neškodně vyběžila jen na několika místech. V průběhu října se díky tomu mohly lodě vrátit na vltavskou vodní cestu.



Soutok Vltavy a Berounky 17. 9. 2024



Velká voda na jezu Modřany na Vltavě 17. 9. 2024



Slalomová dráha a plavební komory na Štvanici 18. 9. 2024



Helmovský jez a vodní elektrárna Štvanice na řece Vltavě v Praze 18. 9. 2024



Ochranný přístav Praha-Smíchov 17. 9. 2024



Ochranný přístav Praha-Holešovice 18. 9. 2024

Mělnický přístav otevřel vrata, plavba se na Labe vrátí až po vyčištění řeky

Obří protipovodňová vrata největšího českého přístavu, která jsou součástí mělnické ochrany proti velké vodě, se otevřela v pondělí 23. září 2024. Tím se symbolicky zakončila povodňová situace na Labi. Lodě se tak mohly vrátit na Labsko-vltavskou vodní cestu, kde byl postupně obnoven plavební provoz.

Ochranný protipovodňový systém, který je umístěn v přístavu Mělník, je jediný svého druhu v Česku. Mohutná protipovodňová vrata o šířce 24 metrů a hmotnosti 110 tun spolu s menšími vraty na říčce Pšovce a dalšími hrazeními a valy Mělník spolehlivě ochránily, takže se neopakovaly dramatické momenty jako při povodni v roce 2013.



Zaplavené mělnické nábřeží během nejvyšší hladiny Labe 18. 9. 2024



Celkový pohled na přístav Mělník během nejvyšší hladiny Labe 18. 9. 2024



Protipovodňová vrata a čerpací stanice říčky Pšovka v přístavu Mělník během nejvyšší hladiny Labe 18. 9. 2024



Nákladní a osobní lodě v ochranném přístavu Mělník 18. 9. 2024



Protipovodňová vrata přístavu Mělník během nejvyšší hladiny Labe 18. 9. 2024



Otevírání protipovodňových vrat přístavu Mělník po poklesu hladiny Labe 23. 9. 2024



Pohled na soutok Labe a Vltavy a Vraňansko-hořinský plavební kanál u Mělníka během nejvyšší hladiny Labe 18. 9. 2024

Děčín

Děčín je posledním českým městem, kterým protéká řeka Labe. Proto zde také dosáhla při kulminaci hladina úctyhodných takřka 7 metrů. Lidé jsou však na tento stav zvyklí a povodně zde

nezpůsobily větší problémy. Také zde se pozitivně projevil investice do bezpečnosti plavby a ochranný přístav Děčín-Rozbělesy pomohl bezpečně přečkat velkou vodu více než dvěma desítkám plavidel.



Plné koryto řeky Labe ve městě Děčíně 19. 9. 2024



Rozvodněná řeka Labe a ochranný přístav Děčín-Rozbělesy 19. 9. 2024



Labe u areálu Českých loděnic v Děčíně-Křešicích 19. 9. 2024



Přístav Děčín-Loubí zvládl povodeň bez větších obtíží, plavidla přečkala povodeň v ochranných přístavech 19. 9. 2024



Ochranný přístav Děčín-Rozbělesy poskytli ochranu labské flotile 19. 9. 2024



Areál Českých loděnic v Děčíně-Křešicích 19. 9. 2024

Ústí nad Labem

Zářijová povodeň zasáhla také Ústí nad Labem, kde částečně zatopila Západní přístav, zatímco Východní přístav posloužil pro ochranu několika plavidel. Podobně posloužila pro ochranu lodí

i malá plavební komora na vodním díle Střekov. Aby velká voda mohla volně protékat, byla na VD Střekov zcela vytažena jezové pole. Před jejich opětovným spuštěním do řeky musela být tato pole očištěna od spláví pracovníky Povodí Labe.



Ochranný Východní přístav v Ústí nad Labem 19. 9. 2024



Vodní dílo Střekov se zdviženými tabulovými uzávěry, kterými volně prochází velká voda 20. 9. 2024



Pracovníci Povodí Labe čistí jezové pole na VD Střekov 20. 9. 2024



Plavební komora VD Střekov posloužila během povodně jako ochranný přístav 20. 9. 2024

Povodně zasáhly Baťův kanál

Záříjové povodně zasáhly kromě labsko-vltavské vodní cesty také Baťův kanál a vodní cestu na řece Moravě. Voda se rozlila do širokých jezer a poškodila některé plavební komory a vodo-

hospodářská zařízení. Státní podnik Povodí Moravy nyní pracuje na odstranění všech povodňových škod a bude pokračovat v zimním období v údržbě a opravách Baťova kanálu, aby mohla být vodní cesty na jaře opět otevřena plavbě.



Vodohospodářský uzel Nedakonice na řece Moravě dne 16. září 2024 (PK vlevo)



Řeka Morava rozlita do polí u Kostelan nad Moravou



Zatopená plavební komora Staré Město



Zatopené staveniště plavební komory Rohatec/Sudoměřice

Plavební komora je po požáru v provozu

Radek Plavecký

Po sobotním požáru jsou znovu v provozu, byť zatím provizorním, zdymadla na vltavském kanálu v Hoříně u Mělníka.

Ve středu dopoledne tady po třech dnech odstávky mohly proplout první lodě, které uvízly nad nebo pod plavební komorou a nemohly pokračovat v plánované cestě.

Plavidla, která tady chtějí proplout, by se měla nahlásit na dispečinku

Petr Kubala, ředitel

Úplně první byl nákladní remorkér s pískem. „Museli jsme počkat, nic jiného nešlo. Míříme do Brandýsa,“ říkal lodník na sedmdesát metrů dlouhém plavidle a korigoval proplutí zdymadly.

Pod nimi už čekala sto metrů dlouhá výletní loď s turisty, nad komorou byly připraveny menší rekreační lodě a další tři nákladní, dvě pro převoz písku, jedna převážela bagr.

„Do konce tohoto týdne budeme ovládat zdymadla starou metodou ručně. Plavidla, která tady chtějí proplout, by se měla nahlásit na dispečinku, abychom mohli proplout co neefektivněji naplánovat,“ řekl Právu na místě ředitel Povodí Vltavy Petr Kubala.

Provizorní ovládání vrat



Zdymadla v Hoříně na vltavském kanálu jsou poprvé od sobotního požáru v provozu.

Foto PRÁVO – Radek Plavecký

a napouštění komory je výrazně pomalejší, takže se budou správcům zdymadel snažit do komory umístit co nejvíce lodí, aby se nemusela obrovská beto-

nová vana napouštět a vypouštět zbytečně víckrát.

„Přeci jen to trvá delší čas, ale je dobře, že máme zálohu a budeme moci využít venkov-

ní ovládání, takže mohou lodě zase plout,“ dodával ředitel Kubala.

Mimo provoz byla zdymadla od sobotního rána, kdy

tady vypuknul požár na velínu. „Kvůli závadě na rozvaděči vyhořela celá technologie. Ta se musí celá vyměnit kvůli zajištění bezpečného provozu. Bude

to kompletní výměna elektroinstalace, optických kabelů,“ popisoval situaci na velínu ředitel závodu Dolní Vltava Jiří Friedel.

Samotná historická stavba je podle techniků v pořádku. „Zafungovala čidla a podařilo se to rychle uhasit,“ vysvětlil ředitel povodí, zatímco z plavební komory pomalíčky vyplouvala nákladní loď s pískem. Po poledni tady čekali další důležité náklady.

Velín ovládá i mosty

Mířila sem speciální loď ve zručné technologii pro výstavbu Dvoreckého mostu v Praze, takže správci zdymadel dělali všechno pro to, aby stavbu mostu nezbrzdili.

„Práce na mostě to neohroží. Tyto náklady jsou velmi důležité, ale samozřejmě pustíme do zdymadel i menší rekreační lodě,“ informoval Petr Kubala a apeloval, aby se vůdci plavidel hlásili dispečinku.

Podle správce zdymadel se během léta o víkendech komora napouští i šestnáctkrát. V provizorním režimu by to nebylo možné stihnout, takže se bude vždy čekat na naplnění komory větším počtem lodí tak, jak se to udělalo při prvním napuštění komory po požáru.

Z vyhořelého velínu v Hoříně se ovládají kromě zdymadla také tři zdvižné mosty nad vraňansko-hořínským kanálem. V případě nutnosti se budou zvedat ze záložního pracoviště ve Vraňanech.

STRANA 4

PÁTEK 19. ČERVENCE 2024 ◊ PŘÁVO

Unikátní most v Lužci zvedají i několikrát denně

Radek Plavecký

O tři metry do výšky se dokáže zvednout most v Lužci nad Vltavou. Jde o jediný zdvihač v Česku, po němž jezdí vlak. Na vodním kanálu vedoucím podél Vltavy od Mělníka ke Kralupům nad Vltavou tím umožňuje proplouvání velkých lodí.

Nejbizarnější náklad, který jsem tady zažil, byla asi pět metrů vysoká socha psa

Ondřej Havlíček, technik

Včera měli lidé možnost obhlédnout technologii zvedání celé 40 tun těžké konstrukce. Z Prahy pod Říp se totiž vypravil turistický vlak Cyklohráček, jehož cestující mohli zdvih sledovat. Vlak nejprve projel po mostě, v tu dobu by se pod něj vešly lodě vysoké maximálně 4,7 metru. Když odjel do bezpečné vzdálenosti mimo

kolej přetnutou mostem, teprve pak bezpečnostní zařízení dovolilo spustit motory a most se mohl začít zvedat. Vyšplhal tak vysoko, že by se pod něj vešly lodě vysoké až 7,7 metru.

„Většina lodí je nízká, ale pluje tudy několik nákladních a velké hotelové lodě, kvůli kterým se most zvedá. V hlavní sezoně se zvedá i několikrát za den, mimo jednou dvakrát v týdnu,“ uvedl Ondřej Havlíček, technický pracovník Ředitelství vodních cest, který se stará o strojovnu. Před pár dny pouštěl náklad pro stavbu Dvoreckého mostu v Praze. „Nejbizarnější náklad, který jsem tady zažil, byla asi pět metrů vysoká socha psa. Jinak se tu vozí například bagry a různé konstrukce,“ řekl.

Nyní je obsluha možná buď ze strojovny přímo pod mostem, nebo z velínu ve Vraňanech. Ten byl zprovozněn jako záloha poté, co před dvěma týdny vyhořel velín v Hoříně, odkud se řídí všechny čtyři zdvižné mosty nad kanálem.



Most v Lužci nad Vltavou se zvedá o tři metry do výšky.

Foto: PRÁVO – Radek Plavecký

K Dvoreckému mostu se plaví tuny oceli

Petr Janiš

Od modřanského jezu vyplula včera ráno ke stavbě blízkého Dvoreckého mostu pontonová loď naložená 150tunovou ocelovou konstrukcí. Ta pomůže stavbařům budovat vodorovnou část mostu, mostovku. Plavba asi na pětikilometrové trase byla plánována na čtyři hodiny.

Nosné konstrukce by měly být dokončeny na konci prázdnin příštího roku

Zdeněk Hřib, náměstek primátora

Celkem se budou po řece postupně přepravovat čtyři díly nazývané skruže, které stavbaři sestavili v Modřanech, kam je přivezli na nákladních autech. Největší kus ještě na společnost Loď Helios čeká.

První konstrukce o délce 39 metrů a váze 150 tun včera zaměřila podle primátora náměstka Zdeňka Hřiba (piráti) ke smíchovskému břehu, pro část Dvoreckého mostu mezi břehem a prvním říčním pilířem.

Druhá část je delší a těžší, váží 300 tun a měří 54 metrů, podle Hřiba poslouží nejprve pro betonáže mezi břehem v Podolí a tamním říčním pilířem mostu. Pak se přesune do střední části nad řekou.



Ocelová konstrukce o váze 150 tun na pontonové lodi v Modřanech.

Foto PRÁVO – Petr Janiš

„Skruž, která se tu použila, je starý vojenský systém, tento typ mostního provizoria se jmenuje ZM 16. Sloužil k přesunu armády, celý je složen z malých dílů. Sešroubovat to

trvá přes měsíc,“ řekl jednatel Lodi Helios Vladan Michalík. Použití starého systému má podle Víta Němčice, specialisty stavební firmy Metrostav TBR, která Dvorecký most buduje,

několik výhod. Do řeky není třeba kotvit tolik podpůrných opěr. A lépe se bude modelovat výsledný tvar, který má podle vítězného návrhu studií Atelier 6 a Tubes odkazovat na kubis-

mus. Tvar bednění se vytvoří ve skruži z prken. „Souvisí to s tím, co architekt požaduje. Podle něj jsou v Praze pilíře ve vodě vždy na celou šířku mostu,“ uvedl Němčic.

Největší část mostu se má po řece plavit k podolské straně asi za měsíc, až bude zcela hotov zdejší říční pilíř. Pak následuje postup podle harmonogramu. „Betonáž jedné skruže potrvá tak pět šest měsíců. Na konci srpna osadíme tu dlouhou, za půl roku ji přeneseme na prostřední pole mostu a tam bude zase šest měsíců. Nosné konstrukce by měly být dokončeny na konci prázdnin příštího roku,“ popsal Hřib.

Stavba nabírá skluz

Náměstek připustil u miliardové stavby mírný skluz, a tím i nejspíš prodražení. Při zakládání pilířů totiž stavbaři narazili na obtížné geologické podmínky, s nimiž si museli nejprve poradit.

Místo na podzim 2025 se nyní očekává dokončení celého díla na přelomu let 2025 až 2026. Zazněl také termín leden 2026.

Dvorecký most Praha staví od září 2022 mezi Podolím v Praze 4 a Zlíchovem v Praze 5 pro tramvaje, autobusy, cyklisty, pěší a záchranný systém. Nikoli pro auta. Podle Hřiba se značně zjednoduší cesta po městě. „Mezi Prahou 4 a 5 teď musíme cestovat přes centrum,“ dodal. Na Dvorecký most by měl navázat další rozvoj tramvajových tratí, plánuje se v Jeremenkově ulici.

STRANA 8

ČTVRTEK 26. ZÁŘÍ 2024 ◊ PRÁVO

Voda opadla, jez na Labi je podemletý

Radek Plavecký

Pokles hladiny Labe po záplavách odhaluje škody napáchané velkou vodou. Střední Čechy nebyly tentokrát postiženy tak silně, ale i tak tady budou potřeba opravy za miliony.

V přístavních bazénu přečkaly ukotvené lodě celé záplavy a vysoký proud vody bez úhony

Jeden z největších problémů je na jezu v Dolních Bečkovících na Mělnicku, kde voda podemlela jez. Není to přitom první problém tohoto místa.

„Je částečně podemletý pilíř, ale podle techniků, kteří místo prohlédli, je konstrukce stabilní a stav se nezhoršuje,“ ujistila mluvčí Povodí Labe Hana Bendová. Pilíř a konstrukce jezu se budou muset opravit.

Plavba na Labi je stále zastavená. Hladina se sice vrátila do normálu, ale tok není zkontrolován.

„Především v dolním toku velká voda doznívá a plavidla musí stát, protože tam ještě nebyl tok prozkoumáný, zda tam voda nenaplavila nějaké překážky. Musí se prověřit celá plavební cesta, než se tam budou moci pustit lodě,“ říká Právu mluvčí Bendová. V uplynulých dnech už ha-



Obrovská vrata chránící přístav v Mělníku a část města před zaplavením už se mohla otevřít.

Foto Povodí Labe, Tomáš Kolařík

siči a další technici rozebrali protipovodňové zábrany, ty zmizely například ze břehů Labe v Mělníku. Tam se také otevřela unikát-

ní, obrovská, přes dvacet metrů široká vrata, která oddělují volnou řeku od přístavu.

V přístavních bazénu přečkaly ukotvené lodě celé záplavy

a vysoký proud vody bez úhony. Horší to bylo přímo u řeky.

Podle předsedy představenstva společnosti České přístavy Miloslava Černého zasáhla

voda v přístavu například jednu z hal a celé nábežní. Nutné budou hlavně úklidové práce. „V Kolíně a Ústí nad Labem to máme horší,“ doplnil podle

ČTK Černý. V Kolíně očekává škody několik milionů korun, ale jejich sčítání ještě pokračuje. Zasažené byly například některé zpevněné plochy a vlečky.

Po zprovoznění jezů a alespoň některých plavebních komor budou následovat kontroly a případně odtěžení naplavenin přímo v řece.

„Až budeme moci plout, tak zaměříme dno Labe a dno plavebních kanálů, a buďto vlastními silami, nebo za pomoci prostředků z ministerstva dopravy nebo Státního fondu dopravní infrastruktury budeme postupně odtěžovat a zajišťovat plavební hloubky,“ doplnil ředitel Povodí Labe Marián Šebesta. Dodal, že snahou bude obnovit splavnost co nejdříve, třeba i v omezeném režimu.

Dobrovolníci zachraňovali ryby

Jak dlouho potrvají opravy zmíněného podemletého jezu v Dolních Bečkovících, to zatím není jasné. Jedná se přitom o stejné místo, s nímž měli správci toku potíže před nečlým rokem.

„Loni v říjnu zde byla závada na uzávěru,“ potvrdila Bendová. Kvůli nedovolenému jezu vytekla voda z Labe a hladina nad jezem klesla.

Dobrovolníci a správci toku museli zachraňovat ryby a škeble uvážené v blátě.

DAKO Brno – nastavujeme standard moderních toalet

Jsme ryze česká rodinná firma s tradicí od roku 1996 zabývající se výrobou betonových prefabrikátů. Ve spolupráci s německou firmou HERING Bau vyrábíme a dodáváme kompletně smontované WC moduly. Naše modulární toalety lze v případě nenadálé události přemístit na bezpečné místo a následně vrátit zpět, což zajišťuje jejich flexibilní využití i v krizových situacích jako jsou například povodně.



Česká rodinná firma vás provede celým procesem od projektu po hotovou realizaci

Z realizovaných projektů jsme si odnesli nemalé zkušenosti, takže vám hravě poradíme s výběrem vhodného modelu a správné lokality, pomůžeme s architektonickým návrhem fasády a vytvořením projektové dokumentace, poradíme s financováním a v neposlední řadě zajistíme samotnou výstavbu a instalaci. Investora tedy vždy provedeme celým procesem od návrhu až po realizaci. Zaručujeme kvalitu podle pevně daných technologických postupů a předpisů, a proto víme, že záruka 10 let na provedení a zařízení není žádný problém. Od roku 1996 za sebou máme téměř tisíc úspěšných realizací modulů veřejných toalet především pro zahraniční trhy. Pro český trh dokážeme nabídnout koncept design & build a postaráme se tak o celý proces od projektu až po předání investorovi.

Vandalové si u nás neškrtnou

Na kvalitu provedení je kladen velký důraz, a to nejen na stavbu jako takovou, ale především na vnitřní vybavení. Kvalitní nerezové zařizovací prvky z velmi silného plechu odolávají mechanickému poškození. Z uživatelských prostor není možné demontovat žádný prvek a vše je podtrhnuto vysoce pevnostními nerezovými dveřmi. Za tuto kvalitu ručíme.

Pomáhá nám moderní technika

Systém řídíme pomocí elektroniky, která má za úkol hlídat celý komplex od ovládní osvětlení, nastavení teploty vytápění, otevírání dveří a jejich blokování mimo provoz. Umístění elektroniky a její ochrana jsou přizpůsobeny požadavkům zákazníka a podmínkám, ve kterých jsou toalety instalovány, například v blízkosti vodních toků nebo v prostředí se zvýšenou vlhkostí. Kompletní nastavení pro spotřebu můžeme měnit podle přání provozovatele, dokážeme tak výrazně šetřit náklady na spotřebu vody i dalších hygienických prostředků.

Myslíme na pohodlí všech

Naše moduly jsou ve standardních provedeních vždy koncipovány pro možnost použití osobami s omezením pohybu a splňujeme tak vyhlášky platné v České republice. Pro vstup na toaletu lze použít několik variant a jejich kombinace. Můžete nechat volný přístup a jen blokovat dveře na určitý časový úsek (například v noci), mincovní systém či platební terminál jsou standardním doplňkem a pro osoby se zdravotním postižením je možné vybavit toaletu euroklíčem.

Na vzhledu vždy záleží

Naše moduly jsou veřejnosti na očích, a proto je vzhled exteriéru vždy výzvou a spoluprací mezi námi, architekty a obcí či městem. V rámci našich realizací jsme se dokázali vždy přizpůsobit a vytvořit zajímavé architektonické prvky. I veřejné toalety dokážou být vkusným prvkem obecního či městského mobiliáře.

„Tradice, zkušenosti, kvalita, servis a podpora jsou pro DAKO klíčové a posláním je vytvořit koncept toalet, které budou vkusně doplňovat veřejný prostor a poskytnou lidem potřebné zázemí,“ říká jednatel společnosti Petr Lederer.



Humpolec – Modulární toaleta DAKO se stala součástí designové kavárny a přílehlého parku



Praha Baba – Modulární toaleta DAKO vyřešila palčivý problém v parku a přilehlém sportovišti



Ždánice – DAKO Brno zajistilo, aby park a nedaleká zastávka MHD měla potřebné sociální zařízení



Kuřim – Součástí nádraží je i modulární toaleta DAKO, která slouží nejen cyklistům, ale i cestujícím. Cyklopoint je nedílnou součástí tohoto modulu



Svitavy – Nedaleko nádraží byla instalována modulová toaleta CWC 210 B, která zvýšila kvalitu života jak pro cestující vlakem, tak i pro místní obyvatele



Kurovice, odpočívka D55 – Každý řidič má povinnost odpočívat a k jeho pohodlí přispívá i naše modulární toaleta

Aktuality Ředitelství vodních cest ČR

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

Policie ČR převzala v Nymburce nově vybudované plovoucí garáže pro služební plavidla poříčního oddělení

Ředitelství vodních cest ČR 13. července 2024 oficiálně předalo Policii ČR v Nymburce do užívání modernizovaná stání pro služební plavidla. Nové plovoucí garáže budou sloužit Poříčnímu oddělení Labe, které má svou základnu v těsné blízkosti centra Nymburka.

„Chtěl bych poděkovat Ředitelství vodních cest ČR a Státnímu fondu dopravní infrastruktury za skvělou spolupráci s Policií ČR na služebních stáních zde v Nymburce. Zvyšují nejen komfort samotným policistům, kteří pracují u poříční policie Nymburk, ale podle mě ve svém důsledku zvyšují i pocit bezpečí obyvatel této části Středočeského kraje. Je potřeba si uvědomit, že život se naštěstí na Labe vrací a vrací se lodní doprava, teď většinou ta soukromá. Je důležité, aby tady byli lidé, kteří jsou schopni ve chvíli nouze pomoci a ti potřebují zázemí. Tento projekt vyšel a mám radost, že v náladě, která je taková ne úplně dobrá, máme dnes důvod k čisté radosti, kdy se otevírá něco nového,“ řekl Vít Rakušan, ministr vnitra.

„Budování moderních a funkčních podmínek pro výkon služby policistů poříčních oddělení je správným krokem pro zvyšování bezpečnosti účastníků plavebního provozu a rekreanty na vodních plochách v České republice. Těší mě, že se podařilo za přispění Státního fondu dopravní infrastruktury vybudovat stejné garáže jako na pražském Veslařském ostrově také pro naše služební plavidla v Nymburce. Nymburské poříční oddělení zajišťuje širokou škálu činností souvisejících s bezpečností na oblíbených a hojně turisticky využívaných tocích Středočeského

kraje a k tomu bezpochyby potřebuje kvalitní zázemí pro používanou techniku i personál,“ uvedl generálmajor Tomáš Lerch, první náměstek policejního prezidenta.

„Význam poříčních oddělení Policie ČR stoupá zejména v letních měsících, kdy se kolem vody i na ní pohybuje více lidí. Díky služebním plavidlům může policie zajišťovat efektivně dozor nad bezpečností nejen na souši, ale i na vodních plochách. K tomu však potřebuje odpovídající zázemí. Jsem rád, že jí ho díky budování moderních plovoucích garážových stání pro plavidla jako nedílné součásti infrastruktury vodní cesty můžeme poskytnout,“ řekl Vojtěch Dabrowski, vedoucí oddělení vnitrozemské plavby odboru vodní dopravy ministerstva dopravy.

„Jsme rádi, že má poříční oddělení Policie ČR pro Labe základnu právě v Nymburce. Díky zlepšování úrovně vybavení a zázemí je významně zlepšena akceschopnost policie v tomto regionu,“ doplnil Tomáš Mach, starosta Nymburka.

„Stání služebních plavidel Policie ČR v Nymburce je již od roku 2015 vybaveno plovoucím molem s dalbami, které umožňují bezpečné stání lodí i za největších povodní. My jsme v rámci poslední investiční akce molo doplnili o nové plovoucí garáže, které poskytují ochranu proti povětrnostním vlivům. V nových garážích je prostor pro 4 policejní lodě,“ popisuje Lubomír Fojtů, ředitel ŘVC ČR a doplňuje: „Stejnou modernizaci prošlo i stání policejních plavidel v Praze a chystáme ještě výstavbu



Nové plovoucí garáže pro služební plavidla poříčního oddělení Nymburk



Interiér nové plovoucí garáže pro služební plavidla poříčního oddělení Nymburk



Slavnostní otevření nové plovoucí garáže pro služební plavidla pořičního oddělení Nymburk za účasti ministra vnitra Víta Rakušana



V rámci slavnostního otevření nové garáže se otevřela služebna pořiční policie veřejnosti



Veřejnost si mohla prohlédnout i interiér garáže pořiční policie Nymburk

plovoucích garáží pro policii v Ústí nad Labem – Brně. Unikátem je vybavení garáží pro údržbu služebních plavidel, kdy zdvižené plavidlo je uloženo na plovoucí lože tvořené modulárními pontony. Údržba a opravy pak probíhají bezpečně na rovné palubě pontonu. Stejně zařízení jsme v červnu tohoto roku dodali i do stání v Praze.“

Stání pro služební plavidla tvoří dvě kryté garáže. Každá garáž pojme dvě plavidla určená pro dozorovou činnost a zásahy policie na Labi ve Středočeském kraji. Každé místo pro vyvážání lodě je široké 3 až 4 m a dlouhé 10,8 m, aby vyhovělo celému spektru 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 ze stání je navíc vybaveno zdvihacím zařízením, které umožní vyzvednout 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 25 m vybudovanému před 9 lety. Pomocí vysokovodních daleb je pak zajištěna možnost pohybu mola včetně nových garáží nahoru a dolů spolu s hladinou Labe. Stání tak neohrozí ani případné povodně.

„Při realizaci projektu v Nymburku, stejně jako na Veslařském ostrově v Praze, jsme využili naše bohaté zkušenosti z výstavby plovoucích mol. Stavbu jsme provedli v souladu se smluvními podmínkami FIDIC, což prakticky znamená dodávku ‚na klíč‘. V součinnosti s investorem jsme připravili projektovou dokumentaci, navrhli konstrukci a poté návrh zrealizovali. 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 stání v Nymburce dosáhly částky 22,9 mil. Kč vč. DPH a financoval je Státní fond dopravní infrastruktury. Stavbu realizovala společnost Metrostav DIZ, s.r.o.

Oznámení výsledků architektonické soutěže o návrh nového mostu přes plavební kanál v ulici Za Elektrárnou v Praze

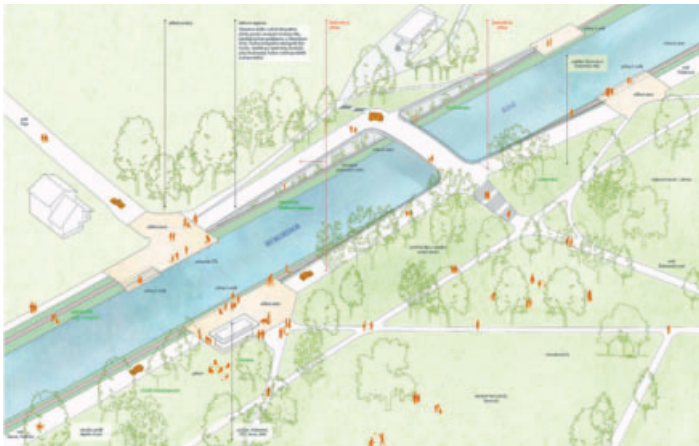
Ředitelství vodních cest ČR vybralo koncem srpna vítěze dvoufázové otevřené architektonické soutěže o návrh řešení komplexní úpravy stávajícího mostního objektu na místní komunikaci v ulici Za Elektrárnou v Praze přes plavební kanál Trója-Podbaba pro zajištění podjezdové výšky pod mostem pro proplování lodí zvýšenou na 7 m nad hladinou. Návrh ateliéru NEMEC & TALLER ARCHITEKTUR nejlépe naplnil očekávání odborné poroty, která jej vyhodnotila jako nejhodnější odpověď na předložené zadání.

Architektonická soutěž o návrh byla uspořádána ve vzájemné spolupráci Ředitelství vodních cest ČR, Institutu plánování a rozvoje hlavního města Prahy a vedení hlavního města Prahy s cílem dosáhnout důstojného architektonického a krajinnářského řešení celého dotčeného území přemostění plavebního kanálu. Nezávislou část odborné poroty tvořili experti z řad architektů z praxe v čele s vedoucím katedry ocelových a dřevěných konstrukcí Fakulty stavební ČVUT prof. Pavlem Ryjáčkem. Závislou část pak představovali zástupci ŘVC ČR, Ministerstva dopravy, hl. m. Prahy a městské části Praha 7. Jako odborní poradci poroty pak byli přizváni zástupci Povodí Vltavy, státní podnik, Státní plavební správy a Institutu plánování a rozvoje hl. m. Prahy.

„Výsledky první architektonické soutěže pořádané Ředitelstvím vodních cest ČR hodnotím úspěšně. Vítězný návrh se zajímavým architektonickým a urbanistickým ztvárněním dopravního řešení mostu ze Stromovky na Císařský ostrov, ke kterému dospěla porota složená ze zástupců různých kompetentních organizací a expertů, považuji za více než zdařilý,“ uvedl Lubomír Fojtů, ředitel Ředitelství vodních cest ČR, investorské organizace zajišťující rozvoj infrastruktury vodních cest. „Věřím, že se nyní podaří v navazujícím jednání řízení s vítězným týmem dohodnout na podmínkách dopracování projektové dokumentace pro povolení záměru a nejpозději v roce 2028 zahájit výstavbu, aby



Vítězný návrh mostu od NEMEC & TALLER ARCHITEKTUR

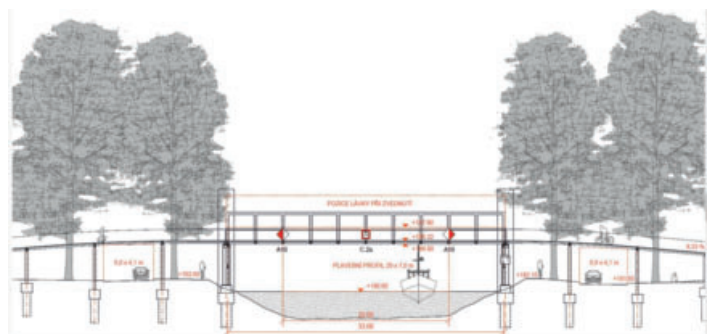


Celkový pohled na most a jeho okolí – vítězný návrh NEMEC & TALLER ARCHITEKTUR

se tato překážka pro plavbu vysokých lodí odstranila," dodal. V první fázi soutěže obdrželo Ředitelství vodních cest ČR celkem 12 soutěžních návrhů, kdy v březnu tohoto roku porota po podrobné diskuzi a pečlivém zhodnocení poslala do finále 5 nejlepších návrhů. V rámci druhé fáze hodnocení zvítězil návrh společnosti NEMEC & TALLER ARCHITEKTUR s.r.o. Na druhém místě se umístil ateliér EHL & KOUMAR ARCHITEKTI s.r.o. a na třetím Lucid Architects Limited. Porota na vítězném návrhu ocenila zejména integraci všech dopravních módů, což je kvůli převažujícímu podílu pěších a cyklistů vhodné řešení umožňující rovněž šířku mostovky pouze 9 m, což povede k úspoře realizačních i provozních nákladů. Dále porota vyzdvihla lapidární urbanistické řešení přemostění včetně intuitivní a přehledné pěší trasy. Návrh dle hodnocení poroty přinesl velmi dobré a čitelné krajinářské řešení. Pobytová místa u nástupů na rampy jsou vítanou přidanou hodnotou pro uživatele a prostředkem k lepšímu zapojení díla do kontextu přírodního parku a nábřeží kanálu. Porota se zabývala i kon-

strukčním řešením návrhu, kdy je efektivně využita integrace mostu a tím i eliminace ložisek a závěrů a v místech s obtížnou údržbou využívá efektivního materiálu UHPFRC.

„V rámci soutěže bylo předloženo mnoho zajímavých návrhů, nicméně vítězný projekt považuji za nejvhodnější řešení na předložené zadání. Po uvážení výhod a nevýhod použití buď pevného mostu, nebo dvojice mostů s pohyblivou lávkou porota nakonec vybrala návrh pevného mostu, který je tvarově čistý,



2. místo: návrh mostu od ateliéru EHL & KOUMAR ARCHITEKTI s.r.o.

elegantní a účelně integruje dopravní módy. Most současně přináší díky pobytovým místům vítanou přidanou hodnotou pro uživatele a pomáhá zapojení díla do kontextu přírodního parku,“ uvedl předseda poroty prof. Pavel Ryjáček, vedoucí katedry ocelových a dřevěných konstrukcí Fakulty stavební ČVUT v Praze. „Z konstrukčního hlediska návrh efektivně využívá integraci mostu a správně a účelně využívá vysokohodnotný beton. Tím je velmi dobře odolný jak nárazu plavidel, tak povodní a má nízké nároky na údržbu,“ dodal.

Vítězný tým vyřešil požadavky soutěžních podmínek ŘVC ČR návrhem integrované konstrukce mostu bez pohyblivých dílů s maximálním ohledem ke krajinnému rázu Stromovky a Císařského ostrova v duchu pražských obloukových a klenbových mostů. Dopravní řešení v dané lokalitě je dále rozvinuto sdíleným prostorem bez prostorového oddělení podél obou



3. místo: návrh mostu od ateliéru Lucid Architects Limited

Zveřejněna byla komplexní dokumentace SEA projektu „Splavnění Labe do Pardubic“

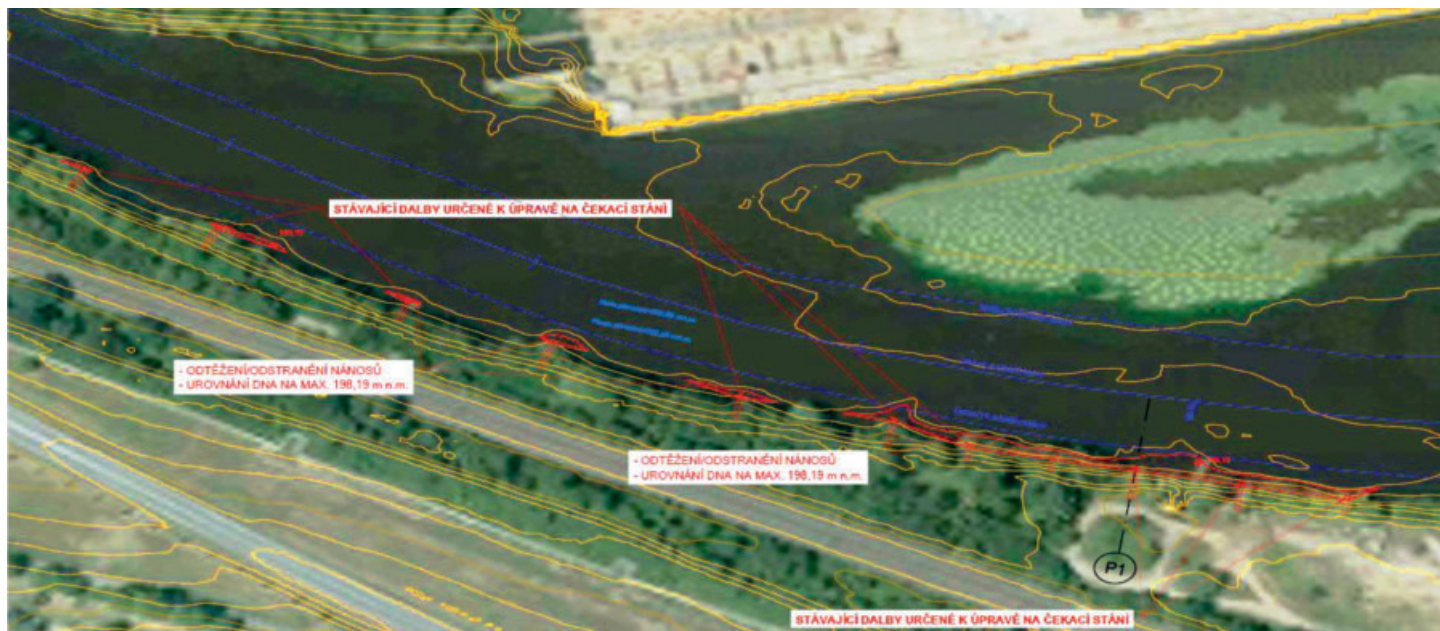
Po závěru zjišťovacího řízení nyní pokračuje proces posouzení vlivů koncepce na životní prostředí a veřejné zdraví (tzv. SEA) celého projektu „Splavnění Labe do Pardubic“, jejímž předkladatelem je Ředitelství vodních cest ČR. Dokumentace posouzení společně s návrhem koncepce záměru byla koncem září podána na Krajský úřad Pardubického kraje, který ji právě zveřejnil.

Cílem koncepce „Splavnění Labe do Pardubic“ je řešit vytvoření spolehlivé splavnosti labské vodní cesty od Pardubic až po hranice ČR se SRN v dílčím dosud nesplavném úseku od Chvaletic do Pardubic. Hlavní přínos splavnění této části Labe spočívá v rozšíření nabídky způsobů nákladní dopravy a plnohodnotné integrace Pardubického kraje do systému vod-

ních cest v ČR. Koncepce zejména prostřednictvím nového veřejného přístavu Pardubice, který bude napojen na železniční i silniční (resp. dálniční) síť, vytváří podmínky pro posílení role multimodální dopravy a účinné využívání různých druhů dopravy za účelem dosažení optimálního a udržitelného využití zdrojů (tzv. princip komodality). Implementace koncepce může přispět k optimalizaci a snížení podílu silniční nákladní dopravy, dosažení energetických úspor, úspor v emisích skleníkových plynů a podpořit tak diverzifikaci udržitelnějších a (oproti silniční dopravě) energeticky účinnějších forem dopravy. Koncepce dále může přispět ke snížení konkurenčních cen přepravy zboží na dopravním trhu, zvýšení konkurenceschopnosti Pardubického kraje, vyšší nabídce překládky a širokého spektra logistických služeb (včetně možnosti přepravy nadrozměrných nákladů) a rozšíření nabídky pracovních příležitostí v Pardubickém kraji, zejména ve vazbě na přístav Pardubice



Dílčí záměr A. Zdroj: Územně analytická studie splavnění Labe do Pardubic (Sweco Hydroprojekt a.s., AQUATIS a.s., 05/2021)



Dílčí záměr B. Zdroj: Územně analytická studie splavnění Labe do Pardubic (Sweco Hydroprojekt a.s., AQUATIS a.s., 05/2021)

a navazující multimodální logistické centrum.

„Návrh koncepce Splavnění Labe do Pardubic byl na základě závěru zjišťovacího řízení, který vydal Krajský úřad Pardubického kraje v prosinci 2023, posouzen dle zákona č. 100/2001 Sb., o posuzování vlivů na životní prostředí, v platném znění. Posouzení vlivů koncepce na životní prostředí a veřejné zdraví (tzv. SEA) probíhalo souběžně s přípravou samotné koncepce od prosince 2023 do srpna 2024. Na základě návrhu koncepce a vyjádření veřejnosti k oznámení koncepce příslušný úřad (Krajský úřad Pardubického kraje) upustil od konání veřejného pojednání, a to dle ust. § 10f odst. 2 zákona č. 100/2001 Sb., v platném znění. Následně příslušný úřad vydá závěrečné stanovisko.“, uvedl Mgr. Martin Smutný ze společnosti Integra Consulting s.r.o., jakožto autorizovaná osoba ve vztahu k životnímu prostředí a autor dokumentace SEA.

„Věřím v kladné hodnocení dokumentace a vydání souhlasného stanoviska k návrhu koncepce, aby byl proces SEA úspěšně dokončen a bylo tak definitivně rozhodnuto o variantě řešení“, dodal ředitel ŘVC ČR Ing. Lubomír Fojtů. „Zahájení realizace staveb „Splavnění Labe do Pardubic“ je plánováno na začátek roku 2030. Jsem přesvědčen, že po jejich zprovoznění dojde k celkovému posílení významu vodní dopravy a k vytvoření podmínek pro přepravu zboží, hromadných substrátů, těžkých a nadrozměrných nákladů a kontejnerů po vodě, které sníží zatížení těžkou silniční dopravou.“

Koncepce splavnění Labe do Pardubic se sestává z následujících dílčích záměrů, z nichž vybrané jsou řešeny variantně s cílem (na základě posouzení) výběru nejhodnějších variant záměrů:

- A. Stabilizace plavební dráhy v přístavu Chvaletice
- B. Čekací stání v přístavu Chvaletice
- C. Stupeň Přelouč II
- D. Zvýšení ponorů v úseku Přelouč – Pardubice pro třídu Va
- E. Modernizace plavebního stupně Srnojedy
- F. Veřejný přístav Pardubice
- G. Ochranná a čekací stání v úseku Chvaletice – Pardubice

A. Stabilizace plavební dráhy v přístavu Chvaletice

představuje výstavbu balvanitého výhonu (kamenná hráz lichoběžníkového průřezu) v korytě řeky Labe a prohrádku dna v plavební dráze tak, aby nedocházelo k nadměrnému usazování splavenin a plavenin v místě plavební dráhy a stávajícího přístavu.

B. Čekací stání v přístavu Chvaletice představuje vytvoření podmínek pro umožnění vyčkávání míjejících se plavidel s využitím stávajících daleb na levém břehu. Záměr bude realizován v korytu řeky Labe.

C. Stupeň Přelouč II – 3 varianty

Varianta C1 by spolu s variantou C2 měla představovat pravobřežní obchvat koryta řeky Labe, kde by mělo dojít ke vzniku nového plavebního kanálu s plavební komorou u stávajícího jezu, kdy vzduť hladiny v tomto úseku bude zajištěno dalším novým jezem s plavební komorou. Rozdíl mezi variantou C1 a C2 je v délce úpravy vzduť, v délce plavebního kanálu a využití stávajícího koryta řeky Labe. Oproti variantám C1 a C2 by nemělo ve variantě C3 dojít k vybudování obchvatu koryta řeky, ale ke směrové úpravě koryta („přeložení“ koryta řeky Labe).



Dílčí záměr C1 – schématické znázornění plavební dráhy (modrá čerchovaná čára) a umístění plavebních komor. Zdroj: Splavnění Labe do Pardubic, Koncepce dle zákona č. 100/2001 Sb., 2023



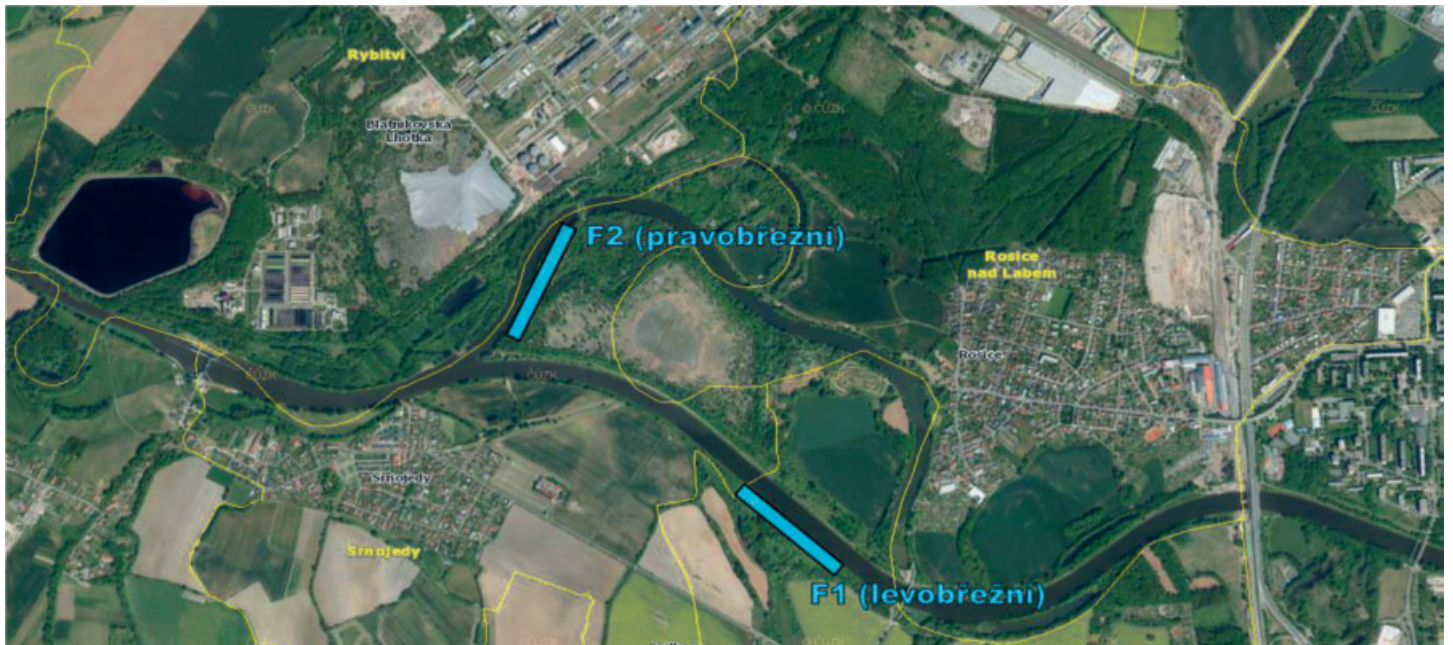
Dílčí záměr C2 – schématické znázornění plavební dráhy (zelená čerchovaná čára) a umístění plavebních komor. Zdroj: Splavnění Labe do Pardubic, Koncepce dle zákona č. 100/2001 Sb., 2023



Dílčí záměr C3 – schématické znázornění plavební dráhy (fialová čerchovaná čára), umístění plavebních komor a úseku řeky Labe „ke zrušení“. Zdroj: Splavnění Labe do Pardubic, Koncepce dle zákona č. 100/2001 Sb., 2023



Dílčí záměr E. Zdroj: Územně analytická studie splavnění Labe do Pardubic (Sweco Hydroprojekt a.s., AQUATIS a.s., 05/2021)



Orientační poloha přístavu dle variant F1 a F2. Zdroj: Splavnění Labe do Pardubic, Koncepce dle zákona č. 100/2001 Sb., 2023

D. Zvýšení ponorů v úseku Přelouč – Pardubice pro třídu Va by mělo představovat zejména prohrádku dna a úpravu plavební dráhy na parametry pro Va. plavební třídu mezi Přeloučí a Pardubicemi (v rozsahu ř. km 951,36 – ř. km 967,4). Bude tak zajištěna dostatečná plavební hloubka 2,5 m (2,2 m ponor +

0,3 m marže) Záměr kromě potřeby dílčích zásahů do břehů v rámci stávajícího koryta nepředstavuje územní nároky.

E. Modernizace plavebního stupně Srnojedy spočívá v celkové modernizaci stávající plavební komory a zařízení



Dílčí záměr D. - schématické znázornění úpravy parametrů plavební dráhy (červená čára). Zdroj: Územně analytická studie splavnění Labe do Pardubic (Sweco Hydroprojekt a.s., AQUATIS a.s., 05/2021)

čekacího stání pro plavidla vstrojeného vysokovodními dalbami a pevného čekacího stání pro malá plavidla v horní i dolní rejdě při pravém břehu. Objekty vodního díla by měly být nově napojeny na nově vybudovanou pozemní komunikaci ze směru od obce Rybitví, která bude sloužit pouze pro obsluhu a údržbu vodního díla.

F. Veřejný přístav Pardubice

F1 – levobřežní varianta (jižní) představuje veřejný přístav na levém břehu Labe v ř. km 962,90 – 963,50.

F2 – pravobřežní varianta (severní) představuje veřejný přístav

na pravém břehu Labe ve slepém rameni, které se do Labe připojuje v ř. km 961,7.

G. Ochranná a čekací stání v úseku Chvaletice–Pardubice

Na pravém břehu pod zdymadlem Pardubice jsou navržena čekací stání na levém břehu a na pravém břehu v rejdě plavební komory ochranné stání, které umožní bezpečné vyvážání plavidel i za nejvyšších povodní. Každé stání tvoří trojice dalb, kdy jedna dalba je vybavena lávkou pro přístup na břeh. Další chráněná místa jsou nedílnou součástí záměrů Veřejný přístav Pardubice a Modernizace plavebního stupně Srnojedy.



Dílčí záměr G. Ochranné stání v dolní rejdě plavební komory Pardubice.

Zdroj: Dokumentace pro vydání společného povolení (PROVOD – inženýrská společnost, s.r.o., 06/2022)

Zakládání Dvoreckého mostu přes Vltavu v Praze

VD Hostivař: zkapacitnění nového bezpečnostního přelivu

ZAKLÁDÁNÍ STAVEB[®]
 ZAKLÁDÁNÍ STAVEB, A. S., K JEZU 1,
 143 00 PRAHA 4 - MODŘANY, ZAKLADANI.CZ

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

Nové vysokovodní stání Mířejovice

Vodní dílo Orlick | výstavba protipovodňového opatření



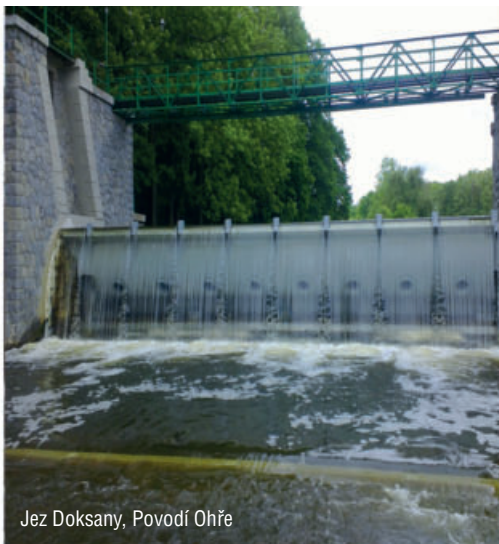
Je na čem stavět

Náš úspěch stojí na odbornosti, nasazení a dovednostech stovek lidí různých profesí. Na jejich solidnosti, spolehlivosti a loajalitě. Na odvaze inovovat a schopnosti využívat nové technologie. Máme na čem stavět.

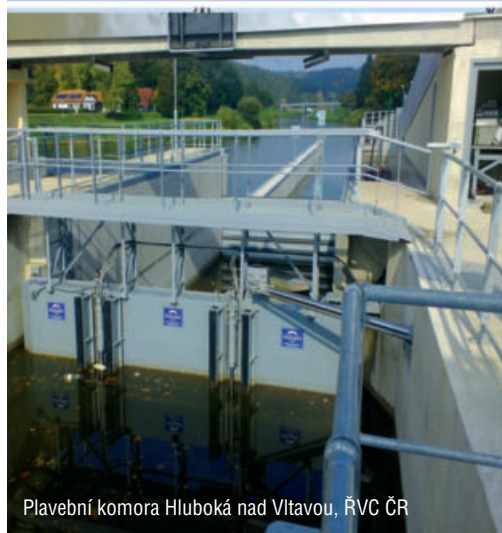
www.metrostav.cz



METROSTAV



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



Molo Smíchov

Vzpomínání na Mílu Brzoně



30.srpna letošního roku zemřel Miloslav Brzoň. Prožili jsme spolu téměř celý pracovní život. Když jsem v lednu 1965 nastoupil do organizace Labe – Vltava, Míla Brzoň už zde byl zaměstnán, ale právě absolvoval základní vojenskou službu. Sešli jsme se až v roce 1966 a to už v jejím právním nástupci Povodí Vltavy v provozním středisku Dolní Vltava. Míla byl pracovitý, svědomitý a dobrý organizátor, a proto již od tohoto roku vedl stavebně-montážní činnost, což byla

dodavatelská složka střediska. Provozní středisko se v roce 1969 transformovalo na závod Dolní Vltava, počet pracovníků stavebně-montážní činnosti se postupně zvyšoval a v roce 1969 řídil Míla už 85 pracovníků. Já v té době vedl provoz, pro který stavebně-montážní činnost zajišťovala řadu oprav a montáží na jezech, plavebních komorách a přehradách. Územní působnost závodu byla na Vltavě od Mělníka do Týna nad Vltavou, kde končilo vzduť nádrže Orlík. Po vstupu vojsk Varšavské smlouvy v srpnu 1968 do Československa a po nástupu „normalizace“ v roce 1970 bylo celé vedení závodu odvoláno. Míla pak krátký čas pracoval v investičním oddělení podniku, ale brzy se vrátil zpátky do stavebně-montážní činnosti závodu Dolní Vltava. Po roce 1989 se dodavatelské složky postupně privatizovaly a Míla tak určité období pracoval mimo Povodí Vltavy. Závěr svého pracovního života ale prožil opět na Povodí Vltavy jako investor při přípravě staveb a stavební dozor při jejich realizaci.

Míla byl nejen uznávaný profesionál se spoustu zkušeností, ale především skvělý člověk. Byl svědomitý, pracovitý, slušný a měl ohromný smysl pro humor. V mládí dělal závodně atletiku, rád

hrál fotbal, společně jsme chodili hrát volejbal a košíkovou. Na Rohanském ostrově, kde jsme řadu let pracovali, vybudoval volejbalové hřiště. Rád vzpomínám na dobu, kdy jsme jezdili na vodní lyže na přehradu Orlík. Jednou nás napadlo, že bychom mohli zavodit, kdo rychleji vyběhne schody podél velké plavby od dolní vody na korunu hráze. Je to výškový rozdíl asi 70 m. Málem jsme se všichni nahoře zhroutili. Ale založili jsme tím závod, který po nás obnovila generace mladých pracovníků Povodí. Naše výsledková listina se někde ztratila, a tak jakýkoliv jejich čas jsme vždycky prohlásili za horší než náš. Už jako staří dědkové jsme se s Mílou dohodli, že vytvoříme falzifikát výsledkové listiny s nepřekonatelným rekordním časem, těšili jsme se, že budeme lepší než Václav Hanka se svými Rukopisy, ale už jsme to nestihli. Míly je hrozná škoda.

Jiří Stratílek



Mílo, moc si Tě vážím

budeš mi chybět. Neodpustím si připomenout úžasnou skutečnost. Po vstupu sovětských vojsk na naše území **v roce 1968**

vystoupil Míla Brzoň a Jiří Stratílek na protest z komunistické strany – klobouk dolů – a mě následně vyhodili z funkce ředitele závodu Dolní Vltava. Přikládám můj kádrový posudek z 25.10.1970.

Josef Podzimek

•Vzhledem k tomu, že všichni vedoucí pracovníci jsou bezpartijní /dva vystoupili ze strany/ nebylo možno uplatnit po stranické linii přímo vedoucí úlohu strany v závodě.

•S ohledem na rozsah a důležitost úkolů v závodě Dolní Vltava je nutno zajistiti i kádrově vedoucí úlohu strany v tomto závodě v souladu s kádrovým obsazením ostatních závodů.

•Na základě výše uvedených skutečností odvolávám s. Ing. J. Podzimka z funkce vedoucího závodu a doporučuji jeho pověření jinou vedoucí funkcí v podniku tak, aby bylo zajištěno využití jeho odborných schopností.

ROZPOČET BY MĚL BÝT VYVÁŽENÝ, STÁTNÍ POKLADNA BY SE MĚLA ZNOVU NAPLNIT, VEŘEJNÝ DLUH BY SE MĚL SNÍŽIT, AROGANCE ÚŘEDNICTVA BY SE MĚLA ZMÍRNIT A BÝT POD DOZOREM, POMOC CIZÍM ZEMÍM BY SE MĚLA OMEZIT, POKUD ŘÍM NEMÁ PŘIJÍT NA MIZINU. LIDÉ SE OPĚT MUSÍ NAUČIT PRACOVAT NAMÍSTO TOHO, ABY ŽILI Z VEŘEJNÉ PODPORY.

Marcus Tullius Cicero

v roce 55 před naším letopočtem

Milý čtenáři, vím, že jsem tato moudra uveřejnil již v našem časopisu Vodní cesty a plavba č. 4/2023, ale jsou tak silná a aktuální, že se neovládnu a zveřejňuji je znovu. Větší, abyste si je opět přečetli.

Mezitím jsem přiměl alespoň padesát přátel, aby si je přečetli, nebo jsem je donutil, aby mě poslouchali,

když jim to budu předčítat. Je zajímavé, že se mě nikdo nezeptal, kdo byl Marcus Tullius Cicero. Následně jsem si uvědomil, že ani já pořádně nevím, kdo to byl.

Tak jsem to prostudoval a opět jsem ohromen jeho životopisem, který nám říká, jak máme být opatrní, když říkáme a stojíme si za tím, co říkáme. Tak pozor!

Marcus Tullius Cicero byl římský řečník, ten nejslavnější, republi-

kánský politik a spisovatel. Narodil se roku 106 před naším letopočtem. Pocházel z nepříliš bohaté rodiny. Studoval především rétoriku, ale i právo a filozofii. V roce 79 př.Kr. začal vystupovat veřejně, především u soudu. Roku 64 př.Kr. se stal konzulem a v této funkci odvrátil pozemkový zákon, který usiloval o potlačení demokracie v Římě.

Roku 58 př.Kr. musel odejít do vyhnanství, ale již po jednom roce mu byl povolen návrat do Říma. Před občanskou válkou se přiklonil na stranu Pompeiova a po jeho porážce odprosil Caesara, se kterým se vrátil do Říma jako přítel. Od roku 47 př.Kr. nevykonával žádnou veřejnou funkci. Po Caesarově smrti věřil v obrát k demokracii, ale byl opět zklamán a proto opustil opět Řím. Cestou ho zastihla nepravdivá zpráva, že Antonius se vzdal moci. Po návratu zjistil, že se tato zpráva nezakládá na pravdě a začal proti Antoniovi vystupovat, přednesl proti němu 14 projevů. Po těchto projevech senát vyhlásil Antoniovi válku, jejíž vedení svěřil Octavianovi, ten se ale spojil s Antoniem a tím se moc senátu definitivně rozpadla. **Cicero se pokusil o únik z Říma, avšak byl dostižen a zabit. Jeho hlava a pravá ruka byla vystavena na řečništi v Římě.**



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 128 let

www.podzimek.cz

Vltavská vodní cesta,

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



Vodní dílo Hluboká nad Vltavou



Vodní dílo Hněvkovice – přehrada



Vodní dílo Hněvkovice – jez



Vodní dílo Orlík



Vodní dílo Slapy



Vodní dílo Štěchovice