

WASSERSTRASSEN
UND
BINNENSCHIFFFAHRT

WATERWAYS
AND
INLAND NAVIGATION

VODNÉ CESTY VODNÍ CESTY A PLAVBA

2
2024

Labská dohoda schválena Parlamentem ČR!



Dohoda mezi Českem a Německem je významný milník pro rozvoj Labské vodní cesty

Vydává

 **PLAVBA** o.p.s.
A VODNÍ CESTY



Ministerstvo dopravy

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



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



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



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



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



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



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



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



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



ČESKÉ PLOVEBNÍ A VODOCESTNÉ SDRUŽENÍ



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



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



www.metrostav.cz



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



www.strabagrail.cz



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



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



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



PRAGUE BOATS

SINCE 1990

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

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

REDAKČNÍ RADA

Ing. Jiří Aster; Ing. Pavel Cenek; Ing. Miloslav Černý;
Ing. 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: Labský kaňon pod Děčínem
Autor: PartnerShip-ČSPL, s.r.o.

OBSAH

Úvodní slovo ministra dopravy Martina Kupky: Labská vodní cesta	2
Poslanecká sněmovna dala souhlas k ratifikaci dohody o údržbě a rozvoji mezinárodní vnitrozemské Labské vodní cesty	3
Ministři navštívili stavbu plavební komory Rohatec	6
Slavnostní zahájení plavební sezóny na Baťově kanále	8
Konference „Výročí zahájení stavby Baťova kanálu aneb 90 let plavebního snu“	
Vojtěch Bártek	9
Cena Ing. Libora Záruby za rok 2024 udělena	10
Aktuality Ředitelství vodních cest ČR	12
Střední Čechy pouští k vodě novou kampaň. Pomocí dvojsmyslu láká na letní dovolenou u vody	14
Ministr zemědělství Marek Výborný zahájil stavbu malé vodní elektrárny Klecany II na Vltavě u Prahy	16
PIRÁTI, aneb NENÍ NAD ODBORNOST	
Ing. Petr Forman	18
Masarykovo zdymadlo Střekov, oprava horních vrat velké plavební komory	
Ing. Lukáš Drahozal	19
Pardubický jez prochází po 50 letech generální opravou	
Ing. Ondřej Vojtíšek	26
Činnost Českého plavebního a vodocestního sdružení v roce 2023	
Doc. Ing. Pavel Jurášek, CSc.	30
Život není takový – je úplně jiný (94)	
Ing. Josef Podzimek	32

Úvodní slovo ministra dopravy

Labská vodní cesta



Vážení čtenáři, milí příznivci vodní dopravy, mám tu čest vás oslovit v úvodu tohoto vydání časopisu Plavba a vodní cesty.

Nacházíme se na počátku nové éry v historii Labské vodní cesty, která je nyní pevně založena na mezinárodním právu díky dohodě mezi naší vládou a vládou Spolkové republiky Německo.

Dosáhli jsme významného pokroku po letech, kdy Labská vodní cesta existovala bez mezinárodně platného dokumentu. Tato dohoda zaručuje jistotu a stabilitu, kterou ostatní evropské vodní cesty již dlouhou dobu mají.

Naším společným cílem je zajistit, aby parametry plavební dráhy na českém úseku Labe nejen vyhovovaly současným potřebám, ale byly připraveny i na budoucí výzvy. V souladu s Dopravní politikou České republiky pro období 2021 – 2027 s výhledem do roku 2050, se zavazujeme k udržení a rozvoji plavební hloubky, která umožní efektivní vodní dopravu až do Pardubic.

Založení společné smíšené komise je podstatným krokem k zajištění, že obě strany budou dodržovat dohodnuté parametry. Tento mechanismus nám umožní vyhnout se opakování situací, kdy by údržba vodní cesty byla jednostranně zastavena.

Vnitrozemská vodní doprava je nejen šetrná k životnímu prostředí, ale také nezbytná pro přepravu nadrozměrných a těžkých zásilek. Její role v evropském dopravním systému je nenahraditelná a přijetí této dohody je významným krokem k zajištění její spolehlivosti a konkurenceschopnosti.

Jsem proto velmi rád, že ratifikační proces probíhá hladce a text dohody již schválily obě komory Parlamentu ČR. Očekáváme, že ratifikační dokumenty budou brzy podepsány prezidentem republiky.

Tato dohoda je důkazem našeho odhodlání pracovat na rozvoji a udržitelnosti vodních cest a já věřím, že přinese prospěch nejen Česku a Německu, ale i v rámci celé Evropy.

Martin Kupka, ministr dopravy České republiky



Ministerstvo dopravy věnuje Labské vodní cestě pozornost jakou si zaslouží. Na fotografii ministr dopravy Martin Kupka na návštěvě unikátního zadokolesového remorkéru Beskydy, který zajišťuje veřejné remorkážní služby pro vodní dopravu na Labi

Níže předkládáme bez komentáře záznamy z projednání Česko-německé smlouvy o Labské vodní cestě v poslanecké sněmovně. Záznamy jsou redakčně zkráceny. Nutno dodat, že tato dohoda byla sněmovně předložena 14.12. 2021, k prvnímu čtení však došlo až 7.3. 2024. Každý, nechť si udělá o rychlosti schvalovacích procesů obrázek sám.
Redakční rada

Poslanecká sněmovna dala souhlas k ratifikaci Dohody mezi Vládou České republiky a Vládou Spolkové republiky Německo o údržbě a rozvoji mezinárodní vnitrozemské Labské vodní cesty

Prvé čtení - 7. března 2024

Ministr dopravy ČR Martin Kupka (ODS): Vážená paní předsedající, vážené paní kolegyně, vážení páni kolegové. **V současné době neexistuje z hlediska mezinárodního práva žádný závazný dokument, který by řešil otázky mezinárodního statusu této vodní cesty, a to přesto, že ve všech dokumentech, které jsou přijaty na úrovni Evropské unie, ale i České republiky, spadá tato vodní cesta mezi nejvýznamnější koridory TEN-T,** a může se tedy tím pádem na ně vztahovat také poměrně významná finanční podpora ze strany Evropské unie, přičemž existuje podobných situací na hlavní síti TEN-T u tak významných toků, jako je Labe, celá řada mezinárodních smluv mezi jinými státy, ať se jedná o Dunaj, Rýn, Sávu či Moselu. Máme tedy za to, že opravdu je namístě potom, co bylo možné dojednat základní parametry té smlouvy, tak abychom ji definitivně ratifikovali i u nás. K tomu zbývá poslední krok, a to je souhlas dolní komory Parlamentu České republiky.

Já bych vás chtěl poprosit o podporu této smlouvy, protože zavádí jasná pravidla o tom, jak se budou oba státy o ten tok starat. Německo se zavázalo k tomu, že bude udržovat na celém území plavební hloubku nejméně 1,4 metru a také v uplynulých letech provádělo a nadále provádí zásahy do říčního koryta tak, aby opravdu byla garantována hloubka 1,4 metru. Znamená to pravidelné prohrábky, znamená to pravidelnou údržbu celého toho říčního toku.

Česká republika paradoxně je na tom z hlediska plavebních poměrů na většině částí splavného toku Labe lépe než Německo a v podstatě od Střekova až do Týnce nad Labem je ta plavební hloubka kolem 2,3 metru. Máme několik úzkých hrdel, která představují opravdu vážný problém z hlediska spolehlivosti té vodní cesty. Nicméně tato dohoda hovoří jen o tom a odkazuje se na jiné platné dokumenty, jako je například dopravní politika České republiky pro období od roku 2021 do roku 2027 s výhledem do roku 2050, že budeme na tom úseku Labe od hranic po Střekov garantovat shodnou plavební hloubku 1,4 metru, a dále budeme rozvíjet ten tok tak, abychom až po zbytek, nejlépe až do Pardubic, postupně udržovali hloubku 2,3 metru. To říká ta smlouva a zavazuje obě strany, aby se v tomto směru staraly o samotnou řeku, o její plavební parametry, a je jasné, že musíme pro úpravy, které nás mají čekat do budoucna, zajistit splnění všech ostatních legislativních požadavků a podmínek.

Samozřejmě že ta smlouva nestojí nad zákonem a není schopna v tomto směru řešit dlouhodobé problémy, které na tom toku máme, Ale říká, že je závazkem české strany o ten tok pečovat a směřovat svoje kroky k tomu, aby opravdu se ty principy dohody naplnily, a i Labe na českém území bylo splavné. Zmíním jeden důležitý předpoklad. Protože **lodní doprava obecně patří mezi nejekologičtější módy dopravy a ve všech systémových dokumentech, strategických dokumentech Evropské unie i České republiky figuruje lodní doprava jako preferovaný mód dopravy právě proto, že je schopná přepravit zejména u sypkých materiálů a u nadrozměrných přeprav, je schopná přepravit unikátní množství za poměrně**

nízké jednotkové ceny, ale zároveň také za menšího negativního dopadu na životní prostředí. Součástí té dohody je mimo jiné ustavení smíšené komise pro společnou péči o Labe a dohled nad dodržováním obsahu dohody, kdy v okamžiku, kdy se podaří smlouvu definitivně schválit, ratifikovat, Česká republika i Německo budou moci nominovat po třech zástupcích a zvát pro takové jednání komise i externí hosty.

Jsem přesvědčený, že tato dohoda opravdu organicky a správně doplňuje všechny strategické dokumenty, že ji máme přijmout a že se máme starat o to, aby i lodní doprava v České republice se mohla rozvíjet, abychom postupně mohli odstranit ona zmíněná úzka hrdla a zajistili to, že když všechny dokumenty hovoří o postupném přesunu nákladní dopravy ze silnic na železnici, ale ty dokumenty hovoří také o přesunu části nákladní dopravy rovněž na vodu.

Zmíním poslední bod. **I tato plavební cesta figuruje ve všech strategických dokumentech, které zajišťují nadgabaritní neboli nadrozměrnou přepravu nákladů pro výstavbu jaderných elektráren, a i v minulosti, v okamžiku, kdy se budovaly Dukovany, kdy se budoval Temelín, právě tato vodní cesta byla k přepravě některých specifických nákladů hojně využívána a počítáme s tím i do budoucna.**

Děkuji mnohokrát za pochopení, za vyslyšení těch argumentů a za podporu této dohody.

Poslanec Michal Ratiborský (ANO) - zpravodaj zahraničního výboru: Vážená paní předsedající, děkuji vám za slovo. Vážený členové vlády, kolegyně, kolegové, tato mezinárodní dohoda byla podepsána 20. 7. 2021 a předložena již v minulém Poslanecké sněmovně dne 4. 8. 2021 jako sněmovní tisk 1274. Nebyla však projednána, neboť skončilo 8. volební období.

V tomto volebním období byla Sněmovně předložena už 13. 12. 2021 a od té doby bohužel zatím marně čeká na projednání. Celkem tedy již téměř dva a půl roku.

Dohoda o Labi má v České republice charakter mezinárodní smlouvy prezidentské kategorie, její právní účinky nastupují s výhradou ratifikace. **Senát vyslovil v roce 2021 s ratifikací souhlas a následně v květnu 2022 vyslovil k dohodě o Labi podporu a souhlasné stanovisko podvýbor pro dopravu Poslanecké sněmovny České republiky.**

Poslední roky pandemie a nyní války na Ukrajině nám ukazují, že Labskou vodní cestu bezpodmínečně potřebujeme. Právě v České republice se ukazuje, že množství zboží, které se dnes znovu dopravuje přes mořské přístavy, nestáčíme z hlediska kapacity dopravovat po železnici. Čím více času díky odkládání ratifikace smlouvy promarníme, tím větší budou později muset být investice do údržby Labské vodní cesty. **Díky této dohodě Labe zůstane významnou dopravní cestou a území České republiky bude dopravně spojeno s přístavem Hamburk.**

Doporučuji přikázat k projednání zahraničnímu výboru a děkuji vám za pozornost.

Poslankyně Klára Kocmanová (Piráti): Vláda České republiky by se tou smlouvou zavázala k budování, zajištění a udržení vodní cesty, kdy z velké části, tedy od Ústí nad Labem prakticky až po Pardubice, má být zajištěna ta hloubka 230 centimetrů.

Určitě lze souhlasit, pane ministře, že lodní doprava je ekologičtější způsob dopravy než třeba ta silniční. My ale víme, že voda z České republiky odtéká. To potvrzuje i strategie pro boj se suchem, která doporučuje stavět retenční nádrže. Za mě je důležitá otázka, odkud budeme brát dostatečné množství vody, které naplní koryto řeky? **My jsme odmítli kanál Dunaj-Odra-Labe, tak bychom ho neměli stavět ani po jednotlivých částech, které mají totožné parametry.** Myslí, že velká část těch argumentů je stále stejných.

Ministr dopravy ČR Martin Kupka (ODS): Děkuji. Já si dovoluji věcně odpovědět na témata. **Potřeba mezinárodní smlouvy vyplývá především z dominantního dopravního proudu, který míří z Hamburku, protože otevření vodní cesty ve spolehlivé podobě by umožnilo například transportovat do České republiky naftu, kterou převážíme v tuto chvíli převážně vlakem, a to ve velmi stísněném profilu té jedině kapacitní železniční cesty mezi Děčínem, Bad Schandau a Drážďany. Z hlediska dopravního významu zajištění přeshraniční cesty je otevření dveří opravdu k efektivnější, a především spolehlivější dopravě.**

Poslanec Martin Kolovratník (ANO): Víte, pokud jde o dobrou věc a podporu, v tomto případě dopravy a hospodářství, tak má jít politika stranou a mají tady zaznít fakta, a to se v mém proslovu, v mém vystoupení, teď stane. Naprosto souhlasím s Martinem Kupkou. Tak, jak reagoval na kolegyni Kocmanovou, to řekl velmi věcně, správně a pro laiky. Ví, že asi paní kolegyně má jinou specializaci, to připravil někdo z odborníků u Pirátů na vodu a ekologii.

Jsem rád, že tady ta mezistátní dohoda, kterou podepsala minulá vláda, prošla i Senátem, je dnes konečně tady ve sněmovně. Takže tady chci Ministerstvo dopravy ocenit a děkuji za konstruktivní přístup. Za nás podpora.

Poslanec Tomáš Helebrant (ANO): My se tady zaklínáme ekologií, ale uvědomme si, že lodní doprava, jak už tady bylo řečeno, je skutečně jedna z neekologičtějších, protože ty říční lodě mají nosnost a uvezou zhruba 1 000 tun, takové, které jezdí tady, a silniční doprava – kamion uveze 25 tun. **Takže pokud chceme a záleží nám na ekologii, tak bychom měli podpořit lodní dopravu!**

Poslanec Antonín Tesařík (KDU-ČSL): Tato dohoda navazuje už od roku 2006 na podepsanou spolupráci s německou stranou, to znamená, po sedmnácti nebo možná už osmnácti letech se dostáváme k této dohodě. **Já v ní spatřuji těžiště ve dvou věcech, a to je jedna věc, že německá strana, ta má určitý závazek, kde během deseti let, v desetiletých cyklech, bude vyhodnocovat referenční hladinu právě toku Labe a na základě toho bude přijímat opatření týkající se údržby a rozvoje této důležité vodní cesty, která je součástí transevropských sítí, za kterou jsou zodpovědné dva státy, a to je Spolková republika Německo a Česká republika.**

Poslanec Michal Kučera (TOP09): **V každém případě vítám splavnění Labe, protože splavnění Labe je správný krok, splavnění Labe přinese regionu výrazný posun a samozřejmě i dopravě, která se bude na Labi dopravovat.**

Poslanec Tomáš Kohoutek (ANO): Já osobně jsem z Děčína a chci říct, že Děčiňáci na konečnou formu nějakého řešení tohoto problému skutečně čekají téměř třicet let. Třicet let Labe od střekovských zdymadel ke státní hranici je líná řeka, kde většinu roku prostě rejdaři nemůžou jezdit.

Poslanec Jiří Hájek (STAN): Na úvod bych chtěl říci, že je zásadní si uvědomit a oddělit dvě věci, a to je ratifikace, kterou máme dneska na stole, a vlastní řešení realizace případného splavnění řeky Labe. Je v tom podstatný rozdíl. **Máme tady smlouvu, která nám, jak jsme slyšeli, tady leží čtyři roky, a druhá věc je to, udělat všechny možné kroky tak, aby obě strany, které určitě o tom budou jednat, ať už je to rezort a ochránci přírody, aby došli ke společnému konsenzu.**

Poslanec Martin Kolovratník (ANO): A pro případné odpůrce nebo ty, kteří mají obavu, prosím, pod lodní dopravou si nepředstavujte nějaké těžké, staré, neekologické motory. **V tomto dopravním módu dnes funguje řada nových moderních technologií – baterie, elektřina, vodíkové pohony a podobně.** Jsou to otázky jako city logistika, možná třeba i přeprava nejen těch sypkých, velkých materiálů nebo velkoobjemových, ale třeba stavebních hmot a podobně, přesně navazují na pana ministra Kupku. **Zmiňoval železniční koridor. I když se plánuje rozšíření kapacity, výstavba smíšené vysokorychlostní a nákladní trati a tunelu na Německo – stále to stačit nebude. Právě proto by ta řeka měla sloužit.**

Poslanec Ondřej Lochman (STAN): Samozřejmě je tady návrh plavebního stupně ... **jsme tedy tady na stavbě, která je v systému evropského TEN-T, tedy mezi strategickými stavbami evropskými, a v tomto případě mám za to, že bychom to, protože to v tom systému máme evropském, máme to v liniovém zákonu, tak stojí za to, tu cestu podpořit.**

Poslanec Jaroslav Foldyna (SPD): Dámy a pánové, budu obhajovat smlouvu o splavnění Labe. Svoji část profesního života jsem věnoval tomu, že jsem na Labi pracoval, od funkce lodníka přes kormidelníka až po kapitána a přístavního kormidelníka v Hamburku. Podívejte se, na Labi je vybudováno v České republice 21 plavebních komor. Spád řeky Labe od Pardubic do Střekova jsou 4 až 5 promile. **Spád ze Střekova na státní hranici je 20 promile, to znamená, řeka je tam úplně jiná a morfologie dna je kamenitá,** čili nám nezbyvá nic jiného než v nějakém budoucnu vybudovat vodní stupeň v Děčíně tak, aby to tomu vyhovovalo.

Hlasování číslo 99, přihlášeno 140 poslanců a poslankyň, pro 130, proti žádný. Návrh byl přijat.

A nyní se táži, zda má ještě někdo jiný návrh na přikázání do výboru?

Poslankyně Klára Kocmanová (Piráti): Děkuji. Vzhledem k dopadům na životní prostředí bych ráda navrhla ještě projednání ve výboru pro životní prostředí.

Hlasování číslo 100, přihlášeno 140 poslanců a poslankyň, pro 29, proti 48. Návrh byl zamítnut.

Druhé čtení - 23. května 2024

Poslanec Michal Ratiborský (ANO) - zpravodaj zahraničního výboru: Zahraniční výbor na své 28. schůzi dne 14. března přijal toto usnesení k vládnímu návrhu, kterým se předkládá Parlamentu České republiky k vyslovení souhlasu s ratifikací Dohoda mezi vládou České republiky a vládou Spolkové republiky Německo o údržbě a rozvoji mezinárodní vnitrozemské Labské vodní cesty, podepsaná v Praze a Berlíně dne 20. 7. 2021.

„Po odůvodnění vrchního ředitele Sekce drážní, vodní a letecké dopravy Ministerstva dopravy inženýra Zdeňka Jelínka, zpravodajské zpráve poslance Michala Ratiborského a po rozpravě **zahraničního výboru:**

I. doporučuje Poslanecké sněmovně přijmout následující usnesení: „Poslanecká sněmovna Parlamentu České repu-

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

Poslanec Marek Novák (ANO): Vážení kolegové, vážené kolegyně, my dnes máme opět další velký den pro českou vodní dopravu. Naše klíčová vnitrozemská dopravní cesta tak dostává a doufám, že dostane finálně novou smlouvu, parametry společnou komisí pro péči o plavební podmínky a také náš obchod perspektivu pro dopravu, která spojí vnitrozemí Evropy s Hamburkem.

Poslanec Václav Král (ODS): Tady pod zástěrkou ekologie se blokovala tahle superdůležitá stavba. Chtěl bych poděkovat Ministerstvu dopravy za to, že to dotáhli do této situace. Chtěl

bych skutečně také požádat o tu podporu. Ale přesto bych si dovolil něco k té ekologii poznamenat, protože v okamžiku, kdy řekneme, že vodní doprava je tedy špatně z pohledu ekologie, tak říkáme, že je špatně i v Německu, i v Rakousku. Myslím si, že obě tyto země jsou v mnohém, neříkám ve všem, nám vzorem, co se týká ekologie. **A pokud bychom řekli této stavbě a vodní dopravě ne, tak jinými slovy říkáme, že podporujeme kamionovou dopravu** a k tomu tedy já osobně zaujímám dlouhodobě negativní stanovisko, protože si myslím, že je prostě rozumné a prozřetelné využít přírodní podmínky, které tady máme.

Hlasování číslo 59 se účastnilo 108 poslankyň a poslanců, pro 100, proti 6. Konstatují tedy, že s návrhem usnesení byl vysloven souhlas.



Finální hlasování o labské dohodě ve druhém čtení

Parlament České republiky

POSLANECKÁ SNĚMOVNA
2024

9. volební období

1006

USNESENÍ

Poslanecké sněmovny
ze 103. schůze
ze dne 23. května 2024

k vládnímu návrhu, kterým se předkládá Parlamentu České republiky k vyslovení souhlasu s ratifikací Dohoda mezi vládou České republiky a vládou Spolkové republiky Německo o údržbě a rozvoji mezinárodní vnitrozemské Labské vodní cesty, podepsaná v Praze a Berlíně dne 20. 7. 2021 /sněmovní tisk 88/ – druhé čtení

Poslanecká sněmovna

d á v á s o u h l a s k ratifikaci Dohody mezi vládou České republiky a vládou Spolkové republiky Německo o údržbě a rozvoji mezinárodní vnitrozemské Labské vodní cesty, podepsané v Praze a Berlíně dne 20. 7. 2021.

Souhlas s mezinárodní smlouvou doručen prezidentovi republiky 31. 5. 2024.

Celý legislativní proces je možné shlédnout zde:

<https://www.psp.cz/cgi-bin/win/sqw/historie.sqw?o=9&T=88>



Ministři navštívili stavbu plavební komory Rohatec

Stavba plavební komory Rohatec/Sudoměřice neomezí letní provoz lodí na Baťově kanálu

Stavbu nové plavební komory Rohatec/Sudoměřice a přílehlého jezu na Baťově kanálu navštívili v rámci zahájení plavební sezóny 1. května 2024 ministr dopravy Martin Kupka a ministr zemědělství Marek Výborný.

Stavební práce na prodloužení splavnosti o 7 km do Hodonína probíhají na státní hranici mezi Českou a Slovenskou republikou od září loňského roku. Stavbu díky bytelnému hrzení z ocelových štětovic a vytvořenému obtoku stavební jámy neohrozila ani vysoká voda na přelomu roku. Nyní hrzení poslouží k zadržení vody v kanálu pro zajištění plavební hloubky pro lodě po celou plavební sezónu.

„Stavební práce běží podle plánu. Stavíme půl roku a i pro oko laika je jasně rozeznatelný obrys a dno budoucí plavební komory a základová deska jezu. Zbývající úsek od zřymadla směrem k řece Moravě minulý měsíc překlenul oblouk prvního ze dvou nových hospodářských mostů. Oba zhotovitelé odvádějí dobrou práci, díky které nebude nadcházející plavební sezóna na Baťově kanálu nijak narušena. Omezení se ale naopak nevyhnuou pěší turistě a cyklisté, kteří po původních trasách přes jez neprojedou a musí zvolit objízdny trasy,“ říká Jan Bukovský, zástupce ředitele Ředitelství vodních cest ČR.

„V letošním roce budou pokračovat betonáže plavební komory, jezu i horního mostu a také stavební práce na rozšíření koryta Radějovky směrem k řece Moravě. První z hospodářských mostů začne ještě letos sloužit zemědělské technice a bude tak možné se pustit do přestavby druhého mostu,“ říká Tomáš Hrabina, zástupce zhotovitele.

Vybetonována byla základová deska nové konstrukce jezu, největší na celé stavbě v objemu 371 m³. Tento týden pokračuje betonáž jezového tělesa a vývaru. Železobetonové konstrukce jezu by měly být dokončeny v srpnu, kdy by také měla proběhnout montáž technologie a hradících konstrukcí.

Na plavební komoře, jako hlavního objektu celého splavnění, je zabetonováno dno 4 ze 6 dilatačních celků. Jako poslední bude betonováno nejsložitější dno dilatačního celku horního ohlavi s plnicími kanály. První dilatační celek má již vybetonovány stěny a každý měsíc bude následovat další. Každou stěnu jednoho dilatačního celku tvoří 56 m³ betonu, přičemž dolní ohlavi bude vyžadovat trojnásobek, aby bylo možné do něj zakotvit dolní vrata. Celá konstrukce komory by měla být vybetonována

letos v září. Osazení dolních vrat je plánováno na srpen a horních pak na říjen.

Aktuálně probíhá rozšiřování koryta Radějovky mezi hospodářskými mosty. Rozšíření prostoru u plavební komory s rejdami pro vyčkávaní lodí na proplavení bude uskutečněno po dokončení betonáží v roce 2025. Druhý spodní hospodářský most bude přestavován ve 2. polovině letošního roku. Práce budou letos zahájeny i na biokoridoru, kdy bude v letních měsících vybudován náplastný objekt z Baťova kanálu a na podzim 2024 budou zahájeny výsadby.

Aby byla v co nejvyšší míře zajištěna bezpečnost cyklistů, kteří se budou pohybovat po vytyčených objízdnych trasách, byla kromě původních dvou vyznačena ještě třetí objízdna trasa, která vede po silnici I/55 v kratším úseku. Od Rohatce po ní cyklisté překonají pouze most a poté ihned odbočí na polní cestu vedoucí do Petrova. Provoz slovenského přístaviště Skalica, které je v současnosti posledním přístavištěm splavného Baťova kanálu na jeho jižním konci, není stavbou nijak dotčen. Nová plavební komora bude mít užitnou délku 38,5 m a šířku 5,3 m, tedy obdobně jako jiné komory Baťova kanálu. Překonávat bude spád 2,70 m až na hladinu řeky Moravy. Navazující současné koryto říčky Radějovky bude v délce 800 m prohloubeno a rozšířeno na 6 m, aby mohly lodě bezpečně proplouvat. Tento úsek je hraničním tokem mezi Českou a Slovenskou republikou a stavba tak probíhá na území obou států. Přebudovávají i dva původní mosty pro zemědělskou techniku, pod kterými by lodě kvůli jejich výšce neprojelely. Nedílnou součástí stavby jsou rozsáhlá environmentální opatření v podobě přeložky regionálního biokoridoru na české straně, tvořeného vegetačním pásem s drobnou vodotečí. Po dokončení se tak zvýší ekologická stabilita území a zachová či rozšíří biodiverzita území. Nové biotopy budou po čase kvalitativně výrazně převyšovat původní ekologickou hodnotu biotopů na Radějovce a vyřešena bude dosavadní migrační neprostupnost říčky. Zhotovitelem stavby je SPOLEČNOST BAŤŮV KANÁL, tvořená vedoucím společníkem firmou SWIETELSKÝ stavební s.r.o., odštěpný závod Dopravní stavby MORAVA, a druhým společníkem Metrostav DIZ s.r.o..

Celkové stavební náklady dosáhnou výše 339,8 mil. Kč bez DPH, z toho prodloužení vodní cesty s plavební komorou činí 262 mil Kč bez DPH a oprava jezu Sudoměřice 77,8 mil. Kč bez DPH. Stavební náklady financuje Státní fond dopravní infrastruktury České republiky. Předpokládané ukončení stavby je plánováno na listopad roku 2025.



Ministři dopravy a zemědělství spolu se zástupci investora a okolních obcí navštívili staveniště plavební komory Rohatec/Sudoměřice a rozšíření říčky Radějovky





Stavba plavební komory Rohatec/Sudoměřice - stav 1. května 2024

Společnost PROVOD - inženýrská společnost, s r.o., působí v oblasti vodního hospodářství, pozemního stavitelství a životního prostředí. Též vykonává znaleckou činnost jako Znalecká kancelář jmenovaná Ministerstvem spravedlnosti ČR.



www.provod.cz

Slavnostní zahájení plavební sezóny na Baťově kanále

Tradičně byl Baťův kanál otevřen pro plavbu 1. května, tentokrát se hlavní odemykání odehrálo ve Veselí nad Moravou. Pro návštěvníky byl zajištěn bohatý doprovodný program. Slavnostnímu otevření byli mimořádně přítomni tři ministři - ministr dopravy Martin Kupka, ministr zemědělství Marek Výborný a ministr životního prostředí Petr Hladík. Ministři v doprovodu dalších hostů ještě před akcí ve veselském přístavu navštívili staveniště plavební komory Rohatec / Sudoměřice, rekreační přístav Petrov a absolvovali plavbu po Baťově kanále.



Čestní hosté absolvovali plavbu po Baťově kanále



Přístav Veselí nad Moravou praskal ve švech



Ministři dopravy, zemědělství a životního prostředí v doprovodu hejtmánů Jihomoravského a Zlínského kraje, generálního ředitele Povodí Moravy a dalších hostů navštívili Baťův kanál



Nová moderní budova restauračního zázemí veselského přístavu



Slavnostního odemčení Baťova kanálu se ujal ředitel Ředitelství vodních cest ČR Lubomír Fojtů

Konference „Výročí zahájení stavby Baťova kanálu aneb 90 let plavebního snu“

Vojtěch Bártek – ředitel Baťův kanál, o. p. s.

Den před slavnostním zahájením plavební sezony na Baťově kanálu, kterému se neřekne jinak než Odemykání, a které se tradičně koná vždy 1. května, se uskutečnila odborná konference. Organizátory konference byli obecně prospěšná společnost Baťův kanál, Město veselí nad Moravou, kde se také konference konala, pod odbornou záštitou státního podniku Povodí Moravy, který je správcem vodní cesty Baťův kanál, a Ředitelství vodních cest ČR.

Na odbornou konferenci byli pozváni zástupci měst a obcí ležících podél Baťova kanálu, zástupci Jihomoravského a Zlínského kraje, Státní plavební správy, spolupracujících organizací a dalších odborníků podílejících se na rozvoji a provozu Baťova kanálu. Pozváni byly také spolupracující provozovatelé plavby. Jak název odborné konference napovídá v letošním roce budeme slavít 90 let od začátku budování Baťova průplavu. Vodní cesty, která vznikala jako realizace velkého plavebního snu. A na začátku jeho obnovy pro turistickou plavbu, pro jeho turistické využití, byl opět sen. A sny nebo možná přesněji vize je to co nás vede k další přípravě rozvojových projektů na této oblíbené turistické vodní cestě.

Konferenci uvedl úryvek z filmu „Baťův kanál – vzkříšení snu“. Samotný program konference byl rozdělen do tří bloků. První blok se vázal k historii kanálu. V tomto bloku vystoupil **Petr Kopčíl** ředitel nadačního fondu Jana Antonína Bati s příspěvkem „Jan Antonín Baťa – velká vize pro vodní cesty“. Vystoupení navazovalo na úvodní video s důrazem na aktivity J. A. Bati. Spousta jeho aktivit a životních detailů zůstává pozapomenuto. Třeba že vyráběl i sošky. Ty se znovu vyrábí i dnes, a účastníci konference je dokonce měli na stole.

Na počátku obnovy Baťova kanálu stáli odborníci, kteří byli důležitým motorem v projektu vzkříšení zapomenuté a zanedbané vodní cesty. Jedním z nich byl **Ing. Petr Forman**, který na konferenci vystoupil s prezentací „Pražský fokus“. Více představovat Petra Formana je zbytečné, ale upozornit na to, že jeho role v obnově Průplavu Otrokovice – Rohatec byla nesmírně důležitá, je nezbytné. Jeho pohled na tuto dobu „pohledem Pražáka“ byl obohacující a plný důležitých milníků.

Třetím vystupujícím v 1. části konference byl **Ing. František Ondrušek**, emeritní ředitel Povodí Moravy Závodu Střední Morava v Uherském Hradišti. Jeho příspěvek nesl jméno „Obnova Baťova kanálu 1984 až 2006“. Jak název příspěvku napovídá, příspěvek emeritního ředitele mapoval více jak dvacetiletou éru postupné obnovy průplavu, ve kterém správce vodní cesty Povodí Moravy mělo nejdůležitější a nejodpovědnější roli. Čas neúprosně letí a už se zapomíná na to, jak Baťův kanál vlastně na počátku své obnovy vypadal, co všechno ta obnova obnášela, kolik bylo nutno vykonat rekonstrukčních prací, aby kanál mohl být uveden do plnohodnotného provozu pro rekreační plavbu.

Druhý blok odborné konference naplňoval název „Destinační management a rozvoj cestovního ruchu na Baťově kanále“. Byl zaměřen na cestovní ruch v Jihomoravském a Zlínském kraji v souvislosti s rozvojem rekreační plavby na Baťově kanálu. Své prezentace zde měly osoby úplně nejpopovolanější, a to ředitelky krajských centrál cestovního ruchu – **Mgr. Zuzana Vojtová** a **Martina Grúzová, MSc.** Ve svých přednáškách měly jednak obecně činnosti svých krajských destinačních managementů, ale také současné trendy v oblasti cestovního ruchu, propagační a komunikační strategie, aktuální projekty a v neposlední řadě také plány do budoucna. Cestovní ruch se stává stále větší součástí hospodářství v obou krajích a jsme nesmírně rádi, že k tomu přispívá také rozvoj turistické vodní cesty Baťův kanál.

Přednáškový blok destinačního managementu a rozvoje cestovního ruchu ukončila prezentace doc. **Ing. JUDr. Zdeňka Dufka, Ph.D.**, proděkana Fakulty stavební Vysokého učení technického

v Brně, s názvem „Přínosy cestovního ruchu pro region“. Navázala na předchozí prezentace ředitelky krajských centrál cestovního ruchu. Byla plná kvantitativních ukazatelů přínosů cestovního ruchu pro veřejné rozpočty. Velmi zaujalo také porovnání s podobnými projekty v zahraničí a multiplikační efekty zahraničních turistických cílů. Jednoznačným výstupem přednášky pana docenta Dufka je zdůraznění obrovského potenciálu turistické vodní cesty v souvislosti s připravovanými rozvojovými projekty a jejich následné přínosy pro region.

Před poslední částí konference se odehrála slavnostní chvíle, a to předání Ceny Ing. Libora Záruby panu kapitánu Ladislavu Háblovi. Závěrečným blokem konference byla „Budoucnost a investice na Baťově kanále“. Toto velmi očekávané téma zahájil prezentací „Architektonická inspirace návrhů přístavů na Baťově kanále a Vize budoucích staveb“ **Ing. arch. Ondřej Tomek**, který navnadil účastníky svými ukázkami inspirací a návrhů, které jsou použity v připravovaných rozvojových záměrech.

Ing. Pavel Cenek z Povodí Moravy, ředitel Závodu Střední Morava v Uherském Hradišti, v příspěvku „Rozvoj a správa Baťova kanálu“ seznámil přítomné s širokým záběrem činností, které musí Povodí Moravy jako správce vodní cesty vykonávat pro samotné zajištění provozu Baťova průplavu. Dále ukázal realizované investice na vodní cestě, která tím, že původně sloužila pouze pro nákladní plavbu, nebyla vybavena žádnou infrastrukturou, která je očekávána u vodních cest sloužících pro rekreační plavbu. Pak představil i připravované investice Povodí Moravy včetně širších souvislostí. Ředitelství vodních cest ČR na konferenci zastupoval **Ing. Filip Dušek** s prezentací „Obnova a rozvoj Baťova kanálu“ s podtitulem „1998–2030“. Jak už název napovídá, tak Ing. Dušek v prezentaci rekapituloval investice ŘVC na Baťově kanálu od roku 1998, kdy bylo ŘVC znovuobnoveno, a postupně přešel přes právě realizované projekty, včetně probíhající stavby nové plavební komory na Baťově kanálu po 90 letech Sodoměřice/Rohatec, až k připravovaným a plánovaným stavbám do roku 2030. V prezentaci bylo důležité sdělení, že ŘVC již investovalo do Baťova kanálu od roku 1998 přes 500 mil. Kč, ale velký optimismus vzbuzuje zpráva, že připravuje investice v hodnotě přesahující 2 mld. Kč.

Ovšem na Baťáku se nepřipravují jenom investice z veřejných zdrojů. Poslední prezentací dne byly vizualizace majitele investiční společnosti Trigema pana **Marcela Sourala**. Jeho společnost již na Baťově kanálu v přístavu ve Veselí nad Moravou vybudovala Apartmány a Bistro Dog in Dock, a připravuje vybudování vlnářství. Hlavním sdělením dle mého názoru zde nebylo, že se připravuje esteticky velmi zdařilá stavba vlnářství a restaurace, ale to, že investice z veřejných zdrojů do turistické vodní cesty také nastartovaly investování do infrastruktury a služeb cestovního ruchu ze soukromého sektoru, a to v nezanedbatelném rozsahu. Není příznivější zpráva na konec odborné konference o vodní cestě, na jejímž začátku byl sen.



Cena Ing. Libora Záruby za rok 2024 udělena



Porota k udělení Ceny Ing. Libora Záruby-Pfeffermanna, složená z čelných představitelů vodohospodářských, plavebních, investorských, vědeckých i státních subjektů, spolu se správní radou společnosti Plavba a vodní cesty, o.p.s., a redakční radou časopisu Vodní cesty a plavba, rozhodla dne 27. března 2024 po pečlivém a konsensuálním projednání, a v souladu s příslušným statutem, udělit cenu za rok 2024 panu kapitánu Ladislavu Háblovi. Čtenářům časopisu Vodní cesty a plavba není třeba oceněného zvláště představovat – zejména pravidelní návštěvníci Baťova kanálu se mohli setkat s osobností pana kapitána za kormidlem mnoha plavidel prakticky od začátku snah o obnovu této moravské vodní cesty.

Cena Ing. Libora Záruby se dle vyjádření poroty panu kpt. Ladislavu Háblovi uděluje zejména za celoživotní zásluhy v oblastech:

- průkopnická činnost vedoucí k rozvoji plavby na řece Moravě a Baťově kanále;
- aktivní činnost v oblasti vedení plavidel osobní lodní dopravy na této vodní cestě po dobu více než 40 let.

Cena byla předána 30. dubna 2024 na konferenci k 90. výročí zahájení stavebních prací na výstavbě Baťova kanálu za účasti části členů poroty k udělení ceny. Tradiční součástí předávané ceny je kopie vodníka, jehož originál kdysi osobně vyřezal pan Ing. Libor Záruba, diplom, a finanční odměna.



Cena Libora Záruby byla předána na závěr konference k 90. výročí zahájení stavby Baťova kanálu ve Veselí nad Moravou
Zleva první řada: ředitel Baťův kanál o.p.s. Vojtěch Bártek, náměstek hejtmána Jihomoravského kraje Jan Zámečník, kpt. Ladislav Hábl, Ing. Petr Forman a ředitel Plavba a vodní cesty o.p.s. Tomáš Kolařík



Kpt. Ladislav Hábl převzal Cenu Ing. Libora Záruby z rukou ...



... Petra Formana



... a Tomáše Kolaříka



Kapitán Ladislav Hábl ukončil svou dlouholetou plavební kariéru v roce 2023

Aktuality Ředitelství vodních cest ČR

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

V Davli byl zahájen provoz nového veřejného přístaviště pro malá plavidla

Ministr dopravy Martin Kupka, hejtmanka Středočeského kraje Petra Pecková, ředitel Ředitelství vodních cest ČR Lubomír Fojtů a starosta Jiří Prokůpek zahájili 17. dubna 2024 provoz nového veřejného přístaviště pro malá plavidla v Davli na Vltavě. Výletníci tak mohou zdarma až na 48 hodin vyvázat plavidlo a za poplatek doplnit pitnou vodu nebo připojit loď na elektrinu. U plovoucího mola je místo pro 10 malých plavidel.



Nové veřejné přístaviště pro malá plavidla v Davli

„Jsme rádi, že se nám podařilo dokončit první veřejné přístaviště pro rekreační plavidla mezi Prahou a Slapskou přehradou. Až do dnešního dne zde byly omezené možnosti přístání u několika soukromých mol. V loňském roce jsme na Labi otevřeli 5 obdobných přístavišť malých plavidel a na letošní sezónu ještě zprovozníme nová přístaviště v Ústí nad Labem – Brné, v Brandýse nad Labem a v Kolíně. Pokračujeme tak v realizaci rozsáhlého programu výstavby souvislé sítě veřejných přístavišť na Labi a Vltavě, které plavba doposud postrádala,“ uvedl Martin Kupka, ministr dopravy.

„Středočeský kraj myšlenku budování sítě veřejných přístavišť podporuje dlouhodobě. Rekreační plavba je stále oblíbenějším způsobem, jak trávit volný čas, jak si odpočinout nebo zažít něco nového. Pro rozvoj cestovního ruchu má zajímavý potenciál, a proto je správné, že vzniká důležitá infrastruktura. V moderním veřejném přístavišti v Davli najdou zájemci veškeré zázemí a bezpečné místo, kde mohou nechat své plavidlo a bez obtíží vystoupit na pevninu. Přeji všem, aby si poznávání středních Čech užili, a to nejen z paluby rekreační lodi,“ uvedla hejtmanka Petra Pecková.

„Přístaviště je vybudováno v těsné blízkosti starého davelského mostu a posádky plavidel tak budou mít možnost pohodlně a bezpečně vystoupit a využít čas pro návštěvu městyse i pro přenocování,“ doplnil Lubomír Fojtů, ředitel Ředitelství vodních cest ČR, které je investorem a provozovatelem přístaviště. „Obdobně jako na jiných moderních přístavištích je k dispozici připojení lodí na elektrickou energii a doplnění nádrží pitnou vodou.“

Plovoucí molo z železobetonových plováků s dřevěnou palubou je dlouhé 52 m a široké 2,5 m. Lávkou zajišťuje bezbariérový přístup na břeh. K hlavnímu molu je připevněno 5 šikmých výložníků, které umožňují vyvázání 10 malých plavidel maximální délky 20 m. Odběr vody a elektriny do plavidel probíhá prostřednictvím tří odběrných sloupků, které se ovládají čipovou Přístavní kartou, tak jako na jiných přístavištích Ředitelství vodních cest ČR.

„Molo je koncipováno podobně jako řada dalších přístavišť, které jsme budovali pro Ředitelství vodních cest na Labi. Mimo plavební sezónu a při zastavení plavby nebudou u mola stát žádná plavidla a výložníky budou sklopeny, aby netvořily pře-



Slavnostní otevření nového přístaviště za účasti ministra dopravy, hejtmanky Středočeského kraje, starosty Davle, ředitele ŘVC a dalších hostů

kážku v proudu řeky. Bezpečně tak přístaviště na místě přečká i největší povodně,“ uvádí Roman Krupička za zhotovitele stavby firmu LABSKÁ, strojní a stavební společnost s.r.o.

Stavební náklady ve výši 29,1 mil. Kč včetně DPH financoval Státní fond dopravní infrastruktury.

Velká plavidla mohou nově bezpečně přečkat povodeň u modernizovaného ochranného stání u Lovosic na Labi

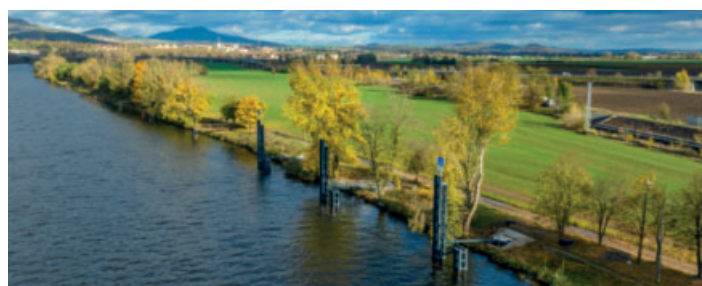
Ředitelství vodních cest ČR uvedlo 25. dubna 2024 do plného provozu modernizované ochranné stání pro velká plavidla v těsné blízkosti přístavu Lovosice-Prosmyky. Při příchodu velké vody zajistí vysokovodní dalby bezpečné vyvázání jednoho velkého plavidla o rozměrech až 137 x 11,5 m. Vyvazovací stání ale bude sloužit plavidlům i za běžných vodních stavů, stejně jako ochranné stání ve Hřensku, které modernizací prošlo přes tři lety.

Stání v Lovosicích je nově tvořeno třemi vysokovodními dalbami určenými pro vyvázání jednoho plavidla či sestavy plavidel o celkových rozměrech až 137 x 11,5 m.

„Navýšené dalby ochranného stání v Lovosicích převyšují úroveň kritické hladiny z povodně roku 2002 o 2,8 m, aby bezpečně dosahovaly až nad úroveň vyvázané lodě, která zde povodně spolehlivě přečká,“ říká Lubomír Fojtů, ředitel Ředitelství vodních cest ČR. Každá dalba je tvořena čtveřicí svařených ocelových trubek spojených podestami. Prostřední dalba je osazena ocelovou přístupovou lávkou, která ji spojuje se břehem.

Modernizace ochranného stání Lovosice je součástí zastřešující strategické série projektů „Zkapacitnění a modernizace vodních cest“. Cílem je zvýšit bezpečnost a spolehlivost plavebního provozu na labské vodní cestě, a to i za pomoci doplnění sítě ochranných stání pro velká plavidla.

Stavební náklady dosáhly částky 25 mil. Kč vč. DPH a financoval je Státní fond dopravní infrastruktury. Realizaci uskutečnila Labská, strojní a stavební s.r.o.



Nové ochranné stání v Lovosicích

Zahájili jsme stavbu čekacích stání pro malá plavidla u plavební komory Dolánky

Další z řady nových čekacích stání pro malá rekreační plavidla vyrůstá u plavební komory Dolánky na Vltavě. Ředitelství vodních cest ČR zahájilo začátkem května jeho stavbu v horní a dolní rejdě plavební komory, kde doposud žádné čekací stání pro rekreační plavidla neexistovalo. V současnosti nemají lodě možnost se během čekání na proplavení bezpečně a pohodlně vyvázat a musí zůstat na motorech přímo na řece. Stavba by měla být hotova na podzim letošního roku.

„Stavba je součástí rozsáhlého projektu, v rámci kterého vylepšujeme podmínky pro rekreační plavbu na Vltavě prostřednictvím výstavby stání uzpůsobených pro malá plavidla pro vyčkávání, až bude plavební komora připravena na proplavování a bude možné do ní zaplout. Ta totiž na celé řadě plavebních komor dnes chybí. V letošním roce bude dokončeno ještě čekací stání u plavební komory Roztoky a zahájena stavba stání u plavební komory Hořín,“ říká Lubomír Fojtů, ředitel Ředitelství vodních cest ČR. Plavební komora Dolánky se nachází severně od Prahy u pravého břehu Vltavy v krátkém plavebním kanálu a překonává spád Vltavy 4,4 m, který je udržován zdymadlem Dolany. Pohyblivý jez, který se nachází kousek proti proudu řeky, byl dokončen v roce 1901 při systematické výstavbě soustavy zdymadel pro zajištění trvalé splavnosti řeky nezávislé na aktuálním průtoku v řece a v 80. letech byl společně s plavební komorou kompletně zrekonstruován.

Stavba nových čekacích stání nebude mít na provoz v okolí plavební komory téměř žádný vliv. Menší omezení zaznamená pouze několik zahrádek v blízkosti viaduktu na levém břehu Vltavy, kudy je veden přírodní kabel elektřiny. Většina stavebních prací bude prováděna z vody a mimo plavební dráhu.

„Během první poloviny května bude hotov přívod elektřiny pro čekací stání v dolní vodě a betonové bloky, do kterých bude ukotveno osvětlení. Ihned poté proběhne usazení ocelových daleb dolního čekacího stání. Pak se stejně práce přesunou do horní vody, kde bude čekací stání vybudováno na levém břehu plavebního kanálu u ostrůvku mezi kanálem a řekou. Ocelové konstrukce a další prvky budou k připraveným dalbám usazeny v průběhu srpna,“ říká Filip Pekárek, stavbyvedoucí SMP Vodohospodářské stavby, a.s., které jsou zhotovitelem stavby. Většina těchto prací, včetně vrtní pilot pro dalby, bude probíhat z pomocného pontonu plujícího na vodě. Čekací stání v horní i dolní vodě budou každé tvořeno řadou devíti ocelových daleb, které jsou od sebe vzdáleny 2,5 m. Dalby budou opatřeny úvaznými prvky pro lodě 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 spojena se břehem a nebudou určena pro nástup a výstup osob na lodě. Na obě čekací stání bude umístěno osvětlení, komunikační zařízení s velínem plavební komory a plavební značení.

Stavební náklady ve výši 32,6 mil. Kč bez DPH financuje Státní fond dopravní infrastruktury. Zhotovitelem je společnost SMP Vodohospodářské stavby, a.s., člen Skupiny VINCI Construction CS.



Horní rejdá plavební komory Dolánky

V Ústí nad Labem – Brné byla dokončena stavba nového veřejného přístaviště pro rekreační lodě

Ředitelství vodních cest ČR dokončilo výstavbu veřejného přístaviště pro malá plavidla v ústecké části Brné přímo před areálem zdejšího cyklokempu. Od 20. června 2024 zde mohou vodní turisté zdarma vyvázat svou loď až na dobu 48 hodin a z odběrných sloupků doplnit do lodí vodu či čerpat elektřinu. Projekt je součástí dlouhodobé komplexní podpory rekreační plavby ze strany Ministerstva dopravy a ŘVC ČR.

„Plavba po našich řekách přináší klid a možnost uniknout z okolního hektického světa. Tento druh relaxace je stále vyhledávanější a vodních turistů tak rok od roku přibývá. Chceme jim i na Labi nabídnout místa, kde mohou bezpečně přistát a vystoupit na břeh,“ říká Martin Kupka, ministr dopravy a dodává: „V Ústeckém kraji jsme v posledních dvou letech otevřeli celkem 4 přístaviště pro menší lodě, v Děčíně, Štětí, Roudnici nad Labem a v Litoměřicích. V tomto trendu budeme i nadále pokračovat. Ještě letos uvedeme do provozu nová přístaviště, tentokrát ve Středočeském kraji, a to v Brandýse nad Labem a v Kolíně.“

„Na pravém břehu Labe v Ústí nad Labem ve čtvrti Brná jsme vybudovali veřejné přístaviště pro 12 malých plavidel do délky 20 m. Doplnujeme tak vznikající síť veřejných přístavišť na Labi, kde je možné bezpečně přistát, navštívit města a další zajímavosti na břehu i přečkat noc,“ říká Lubomír Fojtů, ředitel Ředitelství vodních cest ČR, které je investorem a zároveň provozovatelem přístaviště.

„Cestovní ruch je důležitou součástí života v Ústí nad Labem. I z tohoto důvodu jsem rád, že se podařilo vybudovat takové atraktivní místo, které umožní nahlédnout na naše město i z jiné perspektivy. Řeka Labe je dominantou nejen Ústí ale i celého kraje. A nově vzniklé přístaviště v Brné krásně doplňuje místní síť, otevírá nové možnosti a umožňuje bezpečné útočiště. Věřím, že přístaviště zde brzy najde své uplatnění a stane se vyhledávaným cílem malých plavidel,“ uvedl primátor města Ústí nad Labem Petr Nedvědký.

Plovoucí molo délky 66,8 m je doplněno 6 sklopnými výložníky, u kterých je možné vyvázat až 12 rekreačních lodí. Čerpání pitné vody a elektřiny do plavidel během stání za poplatek je k dispozici ze 3 odběrných sloupků ovládaných Přístavní kartou, tak jako na jiných veřejných přístavištích. Molo se břehem spojuje ocelová lávka, která umožňuje bezbariérový přístup. Tři vysokovodní dalby, po kterých molo volně klouže nahoru a dolů, zajistí bezproblémový provoz přístaviště při měnící se výšce hladiny ve zdrži jezu Střekov.

„Zakládání stavby nám zkomplikovaly složitější geologické podmínky, problémem byla i zvýšená hladina Labe v zimních měsících, kdy mimo jiné i soulodí zajišťující vrtní daleb muselo opustit stavbu a být bezpečně ukotveno u břehu. Brná je čtvrtým přístavištěm, které jsme zrealizovali pro investora Ředitelství vodních cest a jsme rádi, že jsme mohli přispět ke zlepšení podmínek pro rekreační plavu na Labi,“ uvedl Jan Šlajs, ředitel divize 6 společnosti Metrostav.

Stavební náklady ve výši 41,6 mil. Kč vč. DPH financoval Státní fond dopravní infrastruktury. Stavbu realizovala společnost Metrostav a.s.



Slavnostní otevření nového přístaviště za účasti ministra dopravy, primátora Ústí nad Labem, ředitele ŘVC a dalších hostů

Střední Čechy pouští k vodě novou kampaň. Pomocí dvojsmyslu láká na letní dovolenou u vody

Pod názvem Pustit k vodě dnes představila Středočeská centrála cestovního ruchu v Marině Vltava v Nelahozevsi 14. května 2024 nový turistický produkt zaměřený na aktivní pobyt u vody i na vodě ve středních Čechách. Zároveň odstartovala kampaň, jejíž hlavním symbolem jsou růžové brýle a vtipné dvojsmysly. Středočeský kraj současně při této příležitosti zhodnotil návštěvnost kraje v minulém roce a symbolicky zahájil novou turistickou sezónu.

Střední Čechy zaznamenaly v minulém roce nejvyšší návštěvnost za posledních 12 let, a to v každém čtvrtletí roku, který je statistiky sledován. Podle údajů Českého statistického úřadu, který zveřejnil počty návštěvníků hromadných ubytovacích zařízení ve Středočeském kraji, přijelo do regionu ve čtvrtém kvartálu 2023 dokonce 251 tisíc návštěvníků, což je o více než 10 % více oproti stejnému období roku 2022. Tuzemských hostů přijelo v meziročním srovnání o 6,8 % více. U zahraničních turistů, kterých přijelo nejvíce z Německa, Slovenska a Polska, zaznamenaly střední Čechy dokonce nárůst o 22,9 %. „Střední Čechy mají jednoznačně co nabídnout, což dlouhodobě potvrzují čísla návštěvnosti. Do středních Čech přijelo za celý loňský rok 1,33 milionů hostů. Oproti roku 2022 se jedná o nárůst o 14,5 %. Zvýšení návštěvnosti jsme přitom zaznamenali jak u tuzemských, tak i u zahraničních návštěvníků. Návštěvnost tuzemských návštěvníků překročila 1 milion hostů, což znamenalo nárůst přes 10 % a u zahraničních návštěvníků byl nárůst návštěvnosti ještě výraznější, celých 35 %. Těší mě, že společně s partnery nadále pracujeme na tom, abychom nejen tuzemským, ale i zahraničním návštěvníkům ukazovali krásy našeho kraje. Dnešní představení kampaně Pustit k vodě je toho důkazem,“ uvedl radní pro oblast kultury, památkové péče a cestovního ruchu Václav Švenda.



Představení kampaně Pustit k vodě zahájil radní pro oblast kultury, památkové péče a cestovního ruchu Václav Švenda

Kampaň Pustit k vodě je produkt zaměřený na aktivní pobyt u vody i na vodě ve středních Čechách. „Kreativní koncept vzešel z marketingového oddělení a poukazuje na každodenní či stresové situace, které mohou lidé hodit za hlavu, tedy pustit k vodě, a užít si aktivní dovolenou nejen na vodě, ale i u vody, a to jen pár kilometrů od hlavního města,“ přiblížil kampaň Jakub Kulhánek, ředitel Středočeské centrály cestovního ruchu (SCCR). Základní myšlenka pracuje s vtipným dvojsmyslem. „V kampani využíváme copywriterskou hříčku, která nese jasné sdělení –



Produkt Pustit k vodě se těšil velkému zájmu médií, kterým jej přiblížil ředitel Středočeské centrály cestovního ruchu Jakub Kulhánek

zbav se starostí, uvolni se a vyraz do středních Čech s partnerem, rodinou, se psem, prostě s kýmkoliv. Věříme, že má potenciál stát se zapamatovatelným sloganem spojeným se zážitky na vodě a okolo ní. Tón kampaně je hravý, uvolněný, plný slovních obrátů a dvojsmyslů,“ doplnila za SCCR Karolína Kratochvílová, která stojí za kreativou nového produktu.

V rámci kampaně využije Středočeská centrála cestovního ruchu celou škálu formátů – v online prostředí, tištěnou inzerci anebo video a audio spoty, které vznikly v loňském roce. Součástí budou i PR aktivity. Vytvořen byl také web pustitkvode.cz, který nabízí praktické tipy na výlety, služby a zážitky na vodě i v jejím okolí. Kampaň poběží v letošním i příštím roce od května do září. Na vizuálech SCCR spolupracovala s kreativním studiem Debono. „V navržených grafických vizuálech využíváme kontrast mezi každodenním životem a zábavnějším způsobem trávení volného času. Zvolené barvy kampaně navozují pohodovou letní atmosféru, což završuje symbol růžových srdíčkových brýlí,“ uvedl Jiří Flachs, zakladatel studia. Produkci videospotů zajistila společnost Markusfilm. „Casting, výběr lokací a samotné natáčení probíhalo vloni na přelomu září a října, kdy jsme využili nebývale teplé počasí. Natáčet letní spoty na začátku podzimu tak bylo příjemnější než v polovině prázdnin,“ řekl Marek Dvořák, majitel studia Markusfilm.

Produkt Pustit k vodě navazuje na jedno z hlavních komunikačních témat SCCR, ale i agentury CzechTourism pro následující



Zahájení kampaně se odehrálo stylově v Marině Vltava v Nelahozevsi

dva roky, kterým je aktivní turismus. Střední Čechy se představují jako destinace v pohybu. Výhodou regionu je rozmanitost a širší nabídky aktivní turistiky, která je atraktivní pro všechny cílové skupiny i věkové kategorie. „Hlavním přínosem produktu cestovního ruchu je zvýšení návštěvnosti v regionu, vyšší spotřeba služeb a tím i podpora lokální ekonomiky. Produkt Pustit k vodě sdružuje nejen nabídku aktivit na vodě, ale i turistické cíle a služby okolo vody. Můžeme tak návštěvníkům nabídnout komplexní dovolenou až na několik dní,“ vysvětlil Jakub Kulhánek, ředitel SCCR.

Ve středních Čechách jsou příznivé podmínky pro vodní turistiky. Díky splavné Labsko-vltavské vodní cestě má region nejdelší síť vodních cest v Česku. „Dokonce tím překonáváme známý produkt Bařův kanál a je zde i potenciál konkurovat zahraničí – v Holandsku a Francii je již mnoho let rekreační plavba velmi oblíbený způsob trávení dovolené. Vodní nádrže Slapy a Orlík nabízejí široké možnosti trávení vícedenní dovolené, provozování vodních sportů a koupání. Obdobně je tomu také na polabských pískovnách,“ dodal radní Václav Švenda s tím, že nezbytnou podmínkou pro další rozvoj služeb a jejich kvalitu je rozvoj infrastruktury. „Středočeský kraj rozvoj turismu dlouhodobě podporuje. To se samozřejmě týká také rekreační plavby. Dotace na rozvoj turistické infrastruktury, které mohou využít jak obce, tak i soukromé subjekty, jsou určeny, kromě jiného, právě

také například na budování vývazišť rekreačních lodí,“ uzavírá radní Švenda.

Českým fenoménem je vodácká tradice spojená s trampíngem. Ve středních Čechách mají ideální podmínky řeky Sázava a Berounka s bohatou nabídkou kempů a půjčoven. Zároveň jsou v regionu zajímavé turistické cíle spojené s vodou. Ať už jde o Námořní muzeum ve Veletově, Muzeum Vltavanu v Davli nebo Vodácké muzeum ve Zruči nad Sázavou.

Více o produktu najdete na www.pustitkводе.cz, videospoty ke kampani [zde](#).



Ukázka plakátů mediální kampaně Pustit k vodě



Středočeská centrála
cestovního ruchu

Středočeská centrála cestovního ruchu (SCCR)

Husova 156/21 / Praha 1 - Staré Město / 110 00 / CZ

www.centralbohemia.eu

Tel: +420 222 288 911

Ministr zemědělství Marek Výborný zahájil stavbu malé vodní elektrárny Klecany II na Vltavě u Prahy

Slavnostním poklepem na základní kámen byla dne 15. května 2024 oficiálně zahájena výstavba malé vodní elektrárny Klecany II na vodním díle Klecany, za účasti ministra zemědělství Marka Výborného, zástupců investora státního podniku Povodí Vltavy a zástupců dodavatelů pod vedením firmy SMP Vodohospodářské stavby ze Skupiny VINCI Construction CS. Nový zdroj ekologicky čisté energie vyrobí ročně přibližně 10 GWh energie, a vyžádá si celkové náklady ve výši 0,5 mld. korun. Předpokládaný termín spuštění vodní elektrárny do zkušebního provozu je říjen 2026.

Elektrárna bude umístěna na pravém břehu Vltavy vedle stávajícího objektu jezu a malé vodní elektrárny Klecany I. Tvořit ji bude železobetonová konstrukce v pažené jímce. V nové malé vodní elektrárně bude instalováno jedno soustrojí přímoproudé Kaplanovy turbíny v provedení „PIT“ o průměru oběžného kola 3,6m, s výkonem 1,8 MW a maximálním průtokem (hltností) 70 m³/s. Její roční výroba v průměrně vodném roce bude činit cca 10 GWh. Výkon této malé vodní elektrárny pak bude vyveden na druhý břeh Vltavy do sítě PREdistribuce, a.s. Malá vodní elektrárna na Vltavě v Klecanech je koncipovaná jako bezobslužná, pouze s občasným dohledem na chod zařízení. Spolu s již stávající malou vodní elektrárnou Klecany I budou mít výrobní kapacitu v průměrně vodném roce celkem cca 15 GWh/rok.

Dodavatelem stavby je sdružení firem SMP Vodohospodářské stavby a.s. (stavební část) a Strojírny Brno, a.s. (technologická část). Hlavními subdodavateli jsou firmy Zakládání staveb a.s. pro práce na zajištění stavební jámy a speciálního zakládání a Ingos s.r.o pro práce na elektrotechnologické části.

„Oceňuji iniciativu státního podniku Povodí Vltavy v roli investora vybudovat tuto novou výrobní kapacitu bezemisní energie, která přispěje k větší energetické nezávislosti České republiky na fosilních palivech, ve prospěch obnovitelných zdrojů. Povodí Vltavy je v tomto směru aktivní a již nyní dodává na trh elektrickou energii, která může zásobovat domácnosti města velikosti Kladna. Tento směr považuji za správný a Ministerstvo zemědělství ho podporuje. Voda a využívání vodní energie k sobě zkrátka celá staletí patří. Jde o klasický příklad podpory udržitelného rozvoje a jsem rád, že zrovna státní podniky Povodí jdou v tomto příkladem,“ řekl při slavnostním zahájení stavby ministr **Marek Výborný**.

„Využívání energetického potenciálu stávajících vodních děl v naší správě zapadá do celkové strategie rozvoje státního pod-

niku Povodí Vltavy, a to nejen z hlediska ekonomického přínosu, ale i z pohledu podpory budování obnovitelných zdrojů a udržitelného rozvoje. Proto jsme připravili a začali realizovat tuto konstrukčně náročnou stavbu, která nám umožní ještě intenzivněji využívat vodní energii Vltavy. V roce 2023 jsme uspěli v aukci kapacit pro nové obnovitelné zdroje a vysoutěžili tak pevnou výkupní cenu. Jedná se zatím o první a jedinou vodní elektrárnu, která v takové aukci uspěla. Investici hradíme celou z vlastních zdrojů podniku a její návratnost očekáváme v rozsahu 12–15 let. Malá vodní elektrárna Klecany II na Vltavě se stane již 23. vodní elektrárnou, kterou Povodí Vltavy bude provozovat,“ upřesnil generální ředitel státního podniku Povodí Vltavy **Petr Kubala** a dodal, že „mimo vodní elektrárny se podnik v rámci své strategie a udržitelného rozvoje zaměřuje i na zprovoznění fotovoltaických elektráren.“

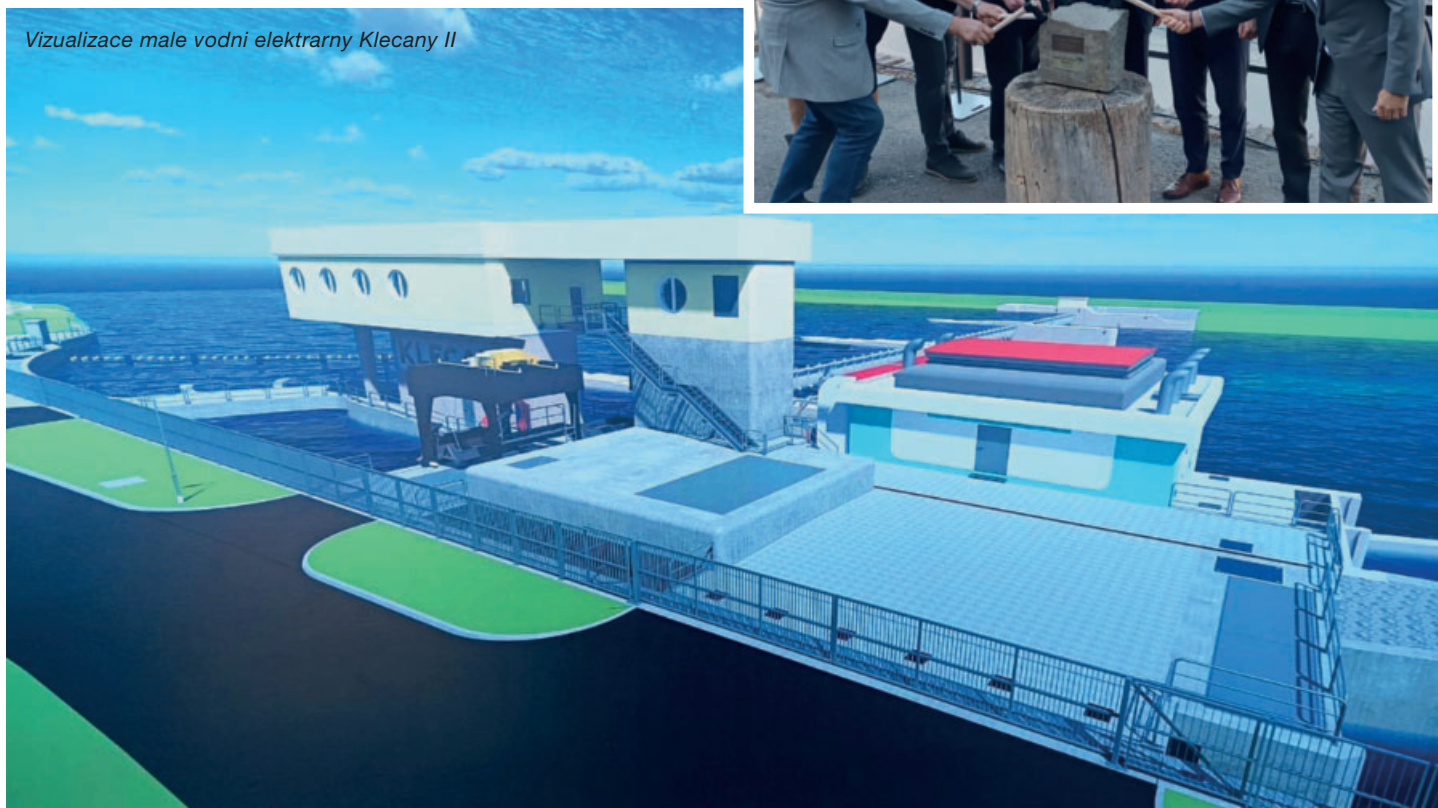
„Naší prioritou je vyšší energetická soběstačnost, tvorba čisté energie, a obecně šetrný přístup k životnímu prostředí na všech našich stavbách i mimo ně. Proto mě těší, že můžeme a umíme přispět i při realizaci takových projektů, jako je malá vodní elektrárna v Klecanech, který již svou podstatou uvedené priority zcela naplňuje,“ sdělil **Martin Borovka**, generální ředitel Skupiny VINCI Construction CS.

Povodí Vltavy, státní podnik

Na území o celkové rozloze 28 708 km² spravuje státní podnik Povodí Vltavy téměř 21 900 km vodních toků v hydrologickém povodí Vltavy a v dalších vymezených hydrologických povodích, z toho je 5 550 km významných vodních toků, přes 12 000 km určených drobných vodních toků a dalších téměř 4 200 km neurčených drobných vodních toků. Dále má právo hospodařit se 115 vodními nádržemi a 10 poldry, z toho je 31 významných vodních nádrží, s 21 plavebními komorami na Vltavské vodní cestě, 48 pohyblivými a 307 pevnými jezy a s 22 malými vodními elektrárnami.



Vizualizace malé vodní elektrárny Klecany II





ČESKÉ PLOVEBNÍ A VODOCESTNÉ SDRUŽENÍ

PŘIPOJTE SE A PODPOŘTE ROZVOJ
VODNÍ DOPRAVY A VODNÍCH CEST!
VÍCE INFORMACÍ NA: CPVS.PLOVEBNISDRUZENI.CZ



ČESKÉ PLOVEBNÍ A VODOCESTNÉ SDRUŽENÍ

- ODBORNÉ SDRUŽENÍ SLOŽENÉ Z PRACOVNÍKŮ VODNÍ DOPRAVY, VODNÍCH CEST, ZODPOVĚDNÝCH MINISTERSTEV A PODNIKŮ POVODÍ,
- PODPORUJE ROZVOJ VODNÍ DOPRAVY A VODNÍCH CEST V ČESKÉ REPUBLICE A V OKOLNÍCH ZEMÍCH,
- INICIACE A KOORDINACE ROZVOJE VODNÍ DOPRAVY A VODNÍCH CEST PROSTŘEDNICTVÍM ODBORNÝCH PRACOVNÍCH SKUPIN,
- UMOŽŇUJE VÝRAZNÝ ODBORNÝ RŮST A VÝMĚNU POZNATKŮ,
- MEZINÁRODNÍ SPOLUPRÁCE A ZÍSKÁVÁNÍ PROFESNÍCH INFORMACÍ ZE ZAHRANIČÍ.



V souladu s přírodou

Dodáváme efektivní řešení úpravy pitné vody a čištění odpadních vod, vodovodní a kanalizační sítě. Rekonstruujeme a stavíme vodní díla, upravujeme vodní toky, provádíme protipovodňová opatření, budujeme objekty pro plavbu a pro využití vodní energie.

Voda je náš život.



Součást Skupiny



PIRÁTI, aneb NENÍ NAD ODBORNOST

Ing. Petr Forman

Pirátská strana zřejmě neunesla skutečnost, že Poslanecká sněmovna PČR po dlouhém otálení dne 24. 5. 2024 svým hlasováním konečně souhlasila s ratifikací „**Dohody mezi vládou České republiky a vládou Spolkové republiky Německo o údržbě a rozvoji mezinárodní vnitrozemské Labské vodní cesty**“, podepsané v Praze a Berlíně dne 20. 7. 2021 (!). K tomu dlužno dodat, že Senát dal svůj souhlas bez velkých odkladů 2. 3. 2022, v SRN je tato dohoda dokonce již přes 2 roky platná. **Piráti** k tomu neprodleně vydali stanovisko, v němž se mj. uvádí tyto nepravdy:

• „Nesmyslný kanál Dunaj-Odra-Labe, který naše koalice správně zrušila, se k nám částečně vrací jeho jednou částí v podobě takzvaného splavnění Labe“:

Skutečnost je ale zcela jiná. Dohoda sama o sobě nejenže nehovoří o průplavu, ale dokonce o vůbec žádných stavbách, pouze o údržbě a udržovacích parametrech. Labská vodní cesta je samostatnou entitou, která má pro ČR význam sama o sobě.

• „...projekt chce z Labe od Pardubic po Hřensko udělat hluboký kanál.“

I zde se Piráti fatálně mýlí. Prakticky celou Labskou vodní cestu totiž vystavěli v 30. letech a 80. letech 20. století z dobrých důvodů naši předchůdci. Žádný „hluboký kanál“ se tudíž již nemusí a nebude plánovat, tím méně stavět. Naši předci dosáhli potřebných plavebních hloubek nikoli „hlubokým kanálem“, ale pomocí jezů s plavebními komorami, kterých je na splavném Labi od Střekova po Pardubice celkem 24. Pokud by se přeci jen mělo něco stavět, pak by to byl jeden jediný nový jez u Děčína, a nová plavební komora u Přelouče – ta ale nahradí komoru již existující, leč nevyhovující. Ale o tom Dohoda nehovoří, to je naše „domácí bojiště“.

• „...je to ekonomický nesmysl a zásah do cenné přírody...“

Na rozdíl od Pirátů hovoří a dokládá řada ekonomických analýz podstatné ekonomické přínosy pro ČR. Navíc vodní doprava spotřebovává nejméně energie, což znamená, že v době rostoucích cen energií všeho druhu bude vnitrozemská plavba stále potřebnější, protože nejlevnější.

Po stránce „zásahu do cenné přírody“ se o něčích 2 potenciálních lokálních stavbách vedou vášnivé boje. Doufejme, že budou konečně korektní, a vezmou v potaz nejen vládou odsouhlasený „veřejný zájem“, ale zejména i navržená kompenzační opatření – což je obvyklý postup.

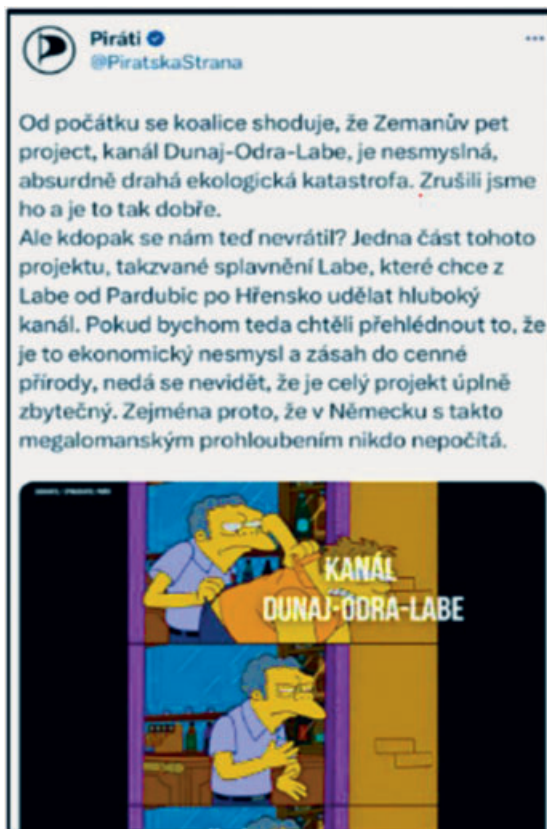
• „...v Německu nikdo s takto megalomanským prohloubením nepočítá.“

S žádným megalomanským prohloubením se nepočítá ani u nás – tak o čem je řeč?

Nad rámec neoprávněné a nepravdivé kritiky Dohody ČR-SRN jsou tu ale ještě dvě závažné souvislosti:

Jednak by Piráti měli především vysvětlit, jak si představují naplnění požadavku Green Dealu, kterým je převedení 75 % silničních přeprav na železnici a vnitrozemskou plavbu. Možná si

naivně představují, že tyto objemy může převzít železnice. To ale není reálné – železnice by totiž musela oproti současnosti zvýšit své výkony 3,5x, což nelze uskutečnit, a ani výstavba VRT tomu příliš nepomůže. Výsledkem tedy je, že platná Dopravní politika ČR „převéde“ na železnici a vodu 13,1 % dnešních silničních přeprav, tedy ani zdaleka ne oněch 75 %. I železničáři jsou si vědomi, že komplementarita železnice a plavby je v nákladní dopravě jediným klíčem k přiblížení se cílům Green Dealu.



A za druhé by měli Piráti převzít odpovědnost za budoucí cen přeprav. Od roku 2027 totiž bude zaveden systém ETS 2, kterým se zpoplatní fosilní paliva v dopravě. To bude znamenat zpočátku cca 50 mld. Kč/rok za celý objem přeprav zboží v ČR, přičemž povolenky budou na burze (jako v energetice), takže náklady dále porostou. To se projeví v ceně každého rohlíku nebo každé cihly. Příliš nepomůže ani přechod na jiné „nosiče“ energie, protože ty budou z podstaty věci drahé. Řešením cen přeprav pro ekonomiku i občany je tedy větší přechod na principiálně méně energeticky náročné dopravní způsoby, kterými jsou právě železnice a plavba: **spotřeba v megajoulech na tunokilometr je u vnitrozemské plavby pouhých 0,14-0,31 MJ/tkm, na železnici snesitelných 0,34-0,53 MJ/tkm, zatímco na silnici 0,90-0,94 MJ/tkm.**

Piráti ale lacinější přepravy torpedují, a měli by to veřejnosti transparentně přiznat. Vhodné by bylo například prohlášení Pirátské strany ve volebním programu, kde

by směle a pravdivě prohlásili: „Slibujeme drahé přepravy, a tedy drahé veškeré zboží.“



Masarykovo zdymadlo Střekov, oprava horních vrat velké plavební komory

Ing. Lukáš Drahozal – vedoucí technické skupiny, Povodí Labe, státní podnik

Historie

Zdymadlo pod hradem Střekov v Ústí nad Labem bylo vybudováno v rámci výstavby vodní cesty na Vltavě a Labi v letech 1923 – 1936. Projekt a provedení zajišťovala Komise pro kanalizaci řek Vltavy a Labe v Čechách. Zdrží byly zatopeny, a tím bezpečně splavněny, téměř dva kilometry dlouhé a těžko sjízdné Střekovské proudy. Výstavba plavebního stupně Střekov byla rozdělena do 9 stavebních částí, tzv. losů, které byly postupně, na základě výběrového řízení, zadávány samostatně. Dodavatelem téměř všech stavebních částí byla firma Ing. Nejedlý, Řehák a spol., do které se později sloučila firma Lanna, akc. stav. spol. Dodavatelem železných konstrukcí byly firmy Škodovy závody Plzeň a ČKD Praha. Jako první částí celé stavby zdymadla byl realizován los č. 1, tj. plavební kanály, plavební komory a úprava přilehlých břehů. Dne 31. července 1922 byla vypsána veřejná soutěž na podání nabídek pro stavbu losu č. 1 a 9. října 1922 byla stavba zadána firmě Ing. Nejedlý, Řehák a spol., podle směrných jednotkových cen. Staveniště bylo odevzdáno 27. ledna 1923.



Zahájení stavby plavebních komor



Stavba horního ohlaví

Práce na plavebních komorách začaly průzkumnými vrty a výkopy, zároveň se přehodnocoval vodoprávní projekt, jenž byl následně upraven do finální podoby, kde horní ohlaví plavebních komor, jez a turbíny vodní elektrárny byly disponovány do jedné osy kolmo křížící osu toku Labe. Zároveň se pro omezující dispoziční podmínky zúžily světlé šířky průtočného profilu jezu, což vzhledem k nebezpečí zaplavení území nad profilem jezu nebylo přípustné. Proto komise rozhodla, že pro převádění katastrofálních povodní se kromě čtyř jezových polí o šířce 24 m

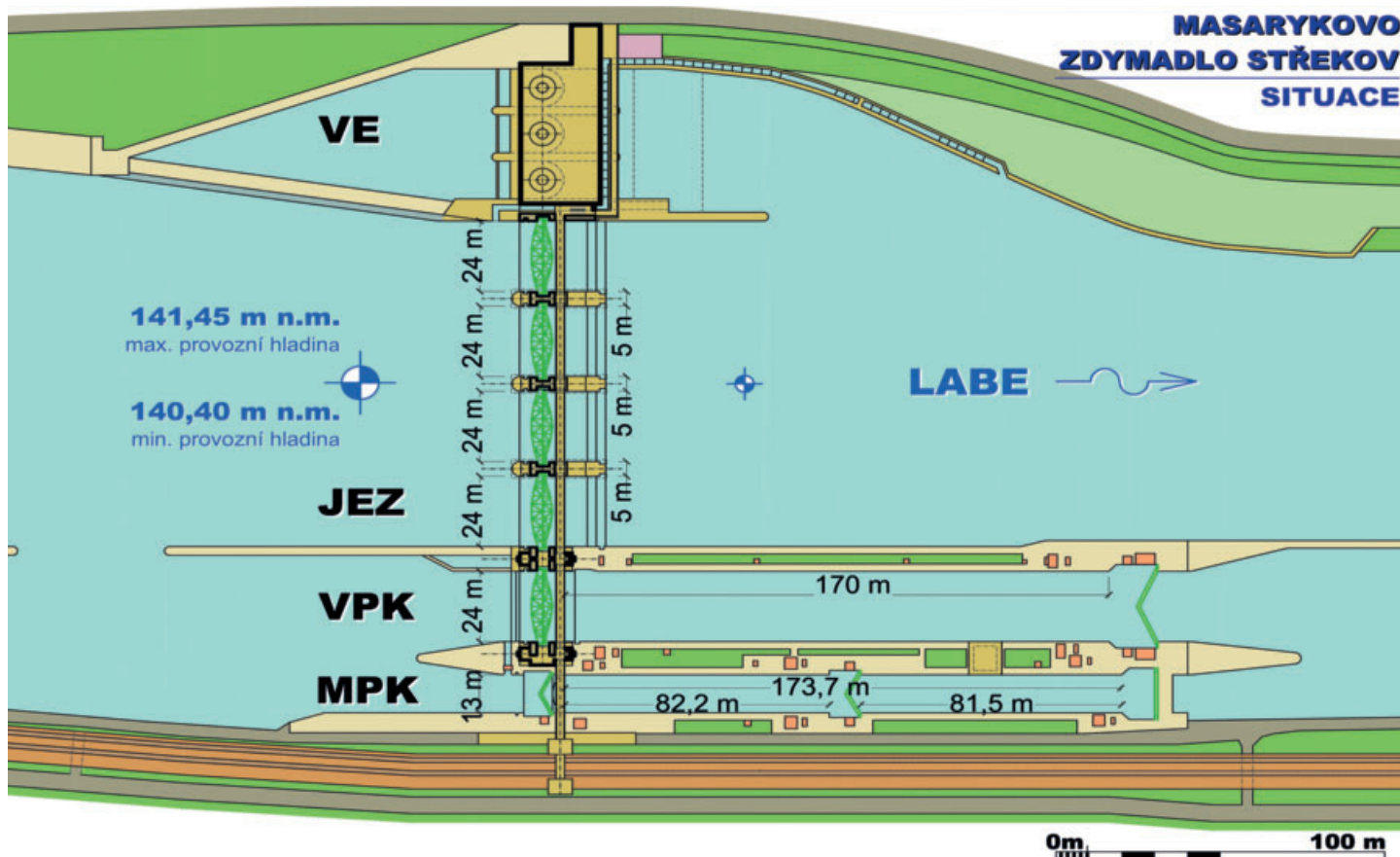


Dokončené horní ohlaví velké plavební komory

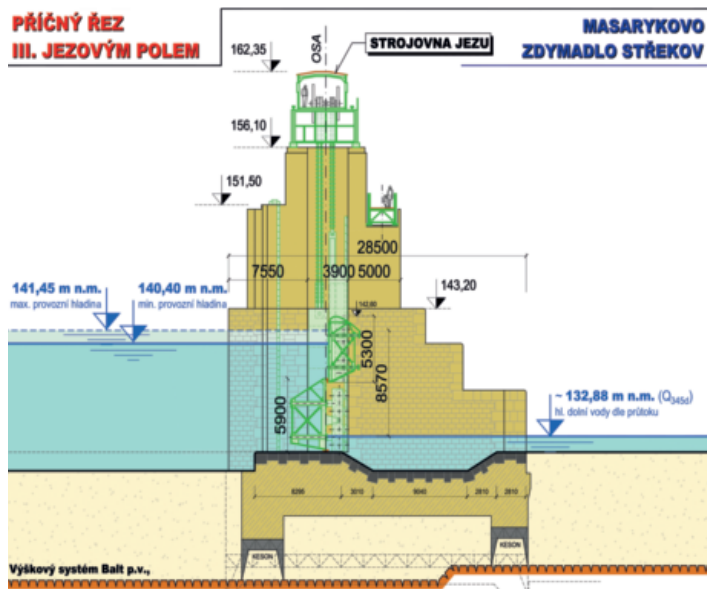
využije i velká plavební komora rovněž 24 m široká. Horní ohlaví velké plavební komory bylo osazeno stejným typem uzávěru jako u ostatních jezových polí, tj. dvoudílným tabulovým uzávěrem typu Stoney, který umožňuje úplné vyhrazení plavební komory při povodni. Tím se získalo celkem 1 212 m² průtočného profilu pro bezpečné převedení tehdy návrhové katastrofální povodně z roku 1890 (~4 355 m³/s). K převedení části povodňového průtoku přes velkou plavební komoru se přistoupilo při katastrofální povodni v roce 2002 (~4700 m³/s). Následkem toho se však značně zanesla velká plavební komora sedimenty, zejména pak její dlouhé napouštěcí a vypouštěcí obtoky. Čištění obtoků, vzhledem k omezeným prostorovým možnostem, muselo probíhat ručně. Uvedení velké plavební komory do provozu se tak dostalo do značného časového zpoždění. Na základě těchto zkušeností je doporučeno převádění velkých vod velkou plavební komorou pouze při extrémní povodni na základě rozhodnutí vedení podniku.



Zdymadlo Střekov při povodni 8/2002



V rámci přehodnocování projektu zdymadla Střekov se řešila i otázka maximálního vzdutí, kdy se bral v potaz původní návrh udržovat vzdutou hladinu vyšší (142,60 m n. m. Bpv) než dosa- vadní návrhovou 140,60 m n. m. Bpv, (dnes 140,40 – 141,45 m n. m. Bpv), a to z důvodu „aby se odstranil škodlivý vliv mani- pulace na kanalizačních jezích a chyby prognózy vodních stavů v Ústí nad Labem“. Vzhledem k zhodnocení touto změnou vy- volaných stavebních nákladů, a také k faktu, že stavba již pro- bíhala, se přistoupilo ke kompromisnímu řešení, kdy konstrukce a technologie zdymadla se uzpůsobila kótě max. vzdutí 142,60 m n. m., tak, aby se toto vzdutí v budoucnu v případě potřeby umožnilo, ale úpravy v korytě, násypy a dlažby byly provedeny jen pro aktuálně povolené vzdutí kolísání hladiny 140,40 - 141,45 m n. m. Bpv. Stavba plavebních komor prů- běžně pokračovala základovými pracemi, spouštěním kesonů, betonováním a obkládáním zdi a dna plavební komory, a na závěr doplněním technologického vybavení plavebních komor (strojovna, vrata, stavítka, lávka...). Kompletní stavba losu č. I (plavební komory) byla dokončena v roce 1931.



Parametry plavebních komor

Plavební zařízení tvoří dvě plavební komory (malá a velká), umís- těné při pravém břehu s horním ohlavím obou komor v úrovni osy jezu. Plavební komory překonávají průměrný spád hladin 8 m.

Malá plavební komora se dělí na dvě části. Střední vrata mohou dělit komoru na dva samostatně pracující celky. Užiténá délka horní části komory je 82,2 m, délka dolní části komory je 81,5 m. Celková užiténá délka malé plavební komory je 173,7 m. Šířka komory je 13 m. Horní a střední vrata jsou ocelová vzpěrná, dolní vrata jsou ocelová desková. Vrata ovládají hy- draulickými přímočarými pohony. Plnění a prázdnění komory je dlouhými obtoky přes stavidlové uzávěry, ovládané rovněž hy- draulickým pohonem.

Velkou plavební komoru tvoří pouze jedna část užiténé délky 170 m a užiténé šířky 24 m. Hrazena je dolními ocelovými zpět- nými vrata ovládanými elektromotorem, a horními vrata tvoře- nými dvoudílným tabulovým uzávěrem typu Stoney. Pohyb tabulí zajišťuje prostřednictvím Gallových řetězů elektromechanický mechanismus umístěný ve strojovně jezu nad horním ohlavím velké plavební komory. Plnění a prázdnění komory je stejně jako u malé plavební komory dlouhými obtoky přes stavidlové uzávěry ovládané hydraulickým pohonem.



Velká plavební komora

Horní vrata plavební komory

Jak již bylo výše zmíněno, horní vrata velké plavební komory tvoří stejný typ hradící konstrukce jako u ostatních jezových polí, a o stejných rozměrech. Jde o dvoudílný tabulový uzávěr typu Stoney. Na rozdíl od ostatních jezových polí není přelivná hrana horní tabule vrat upravena pro trvalé převádění vody, má jiný tvar a je odlehčená. Horní spustně zdvižná tabule je vyvážena protizávažím umístěným v pilířích tak, aby se zmenšila ovládací síla při nepoměrně častější manipulaci než u jezových

polí. Při proplavování se po vyrovnání hladin horní tabule spouští na Gallových řetězech za spodní tabuli (z pohledu po proudu). Plavidla pak přeplouvají obě spuštěné tabule s bezpečnou rezervou mezi horní hranou tabulí a dnem plavidla (hloubka na horní hranou spuštěných tabulí 2,80 – 3,85 m). Spodní zdvižná tabule zůstává trvale zahrazena, vyjma výjimečně katastrofální povodně, kdy může být spolu s horní tabulí vzdvižena pod strojovnu jezu.

Konstrukce vrat je pojmenována po anglickém inženýru „Stoney“. Prototyp tabulového jezu byl realizován už roku 1870 v Brazílii. Charakteristické pro tento typ uzávěru je, že tabule jezu se pohybují v jedné drážce vybudované v obou bočních pilířích. Hydrostatické zatížení se z tabulí přenáší do pilířů prostřednictvím vozíků připevněným k tabulím, které se pohybují po svislých kolejničích. Boční těsnění, těsnění mezi tabulemi a spodní těsnění tvoří dubové trámy a pružné ocelové plechy, vše je za spolupůsobení hydrostatické síly přitlačováno a tím dotěšňováno. Samotnou ocelovou konstrukcí tabulí tvoří hradící plech s vertikálními výztuhami a robustní nosná nýtovaná příhradová konstrukce tvořená dvěma hlavními horizontálními nosníky a větším počtem vedlejších nosníků. Hmotnost horní tabule je 48 tun, dolní tabule 60 tun. U dolní tabule je nosná konstrukce orientována směrem do návodní strany, u horní tabule směrem na vzdušnou stranu. Tabule jsou k sobě obrácené hradícím plechem, utěsnění mezi oběma částmi zajišťuje mezitabulové (mezistavidlové) těsnění z pružného plechu a dubového trámu, umístěné na dolní tabuli. Horní hrana horní tabule je u jezových polí opatřena zakřivenou proudnicovou plochou navazující plynule na hradící plech ocelového plechu, jenž má sloužit pro ideální přepadový paprsek a také k ochraně nosné konstrukce horní tabule před dopadající vodou a plaveninami. U vrat velké plavební komory tato plocha není, vrata na vršku jsou zakončena jen prostým zaoblením hradícího plechu. Obě tabule jsou na obou stranách zavěšeny samostatně na Gallových řetězech, vedoucích přes gallské kladky do strojovny jezu, umístěné nad hradící konstrukcí v takové výšce, aby vyhrazené jezové tabule nebránily průtoku velkých vod. Každá tabule má svůj pohyblivý mechanismus, který se skládá z převodových skříní a ozubených kol, jimiž se zprostředkuje přenos energie z hnacího elektromotoru na transmisní hřídele a dále na gallské kladky Gallova řetězu. Koncové polohy hradících těles jsou jištěny mechanickými koncovými vypínači.

Významné opravy zdymadla Střekov

Zdymadlo Střekov bylo poslední z realizovaných zdymadel na Labsko – Vltavské vodní cestě v rámci kanalizace úseku Ústí n. L. – Praha. Před jeho realizací probíhaly dlouhé odborné přípravy, a výsledkem bylo konstrukčně a funkčně pozoruhodné zdymadlo, v evropském měřítku nadstandartní. I z těchto důvodů nebylo nutné až do devadesátých let 20. století provádět významné opravné, nebo modernizační práce. Od přelomu století životnost klíčových konstrukcí dosluhuje a jednotlivé části vyžadují celkovou rekonstrukci. Od devadesátých let proběhly tyto vybrané činnosti:

1989: Velká plavební komora, částečná oprava spodní a horní tabule vrat

1990: Velká plavební komora, oprava poškození horní tabule po nárazu plavidla do vrat

1991 ~ 1992: Malá plavební komora, výměna uzávěrů obtoků, výměna elektromechanických pohonů za hydraulické a utěsnění zdí plavební komory.

1993 ~ 1994: Velké plavební komora, oprava zdí, výstroje, výměna uzávěrů obtoků, náhrada elektromechanických pohonů za hydraulické a oprava dolních vzpěrných vrat. Zároveň proběhla výstavba nového velínu.

1995 ~ 1999: Generální oprava přechodové lávky.

1998 ~ 2002: Rekonstrukce rybního přechodu a výstavba pozorovatelné migrace ryb.

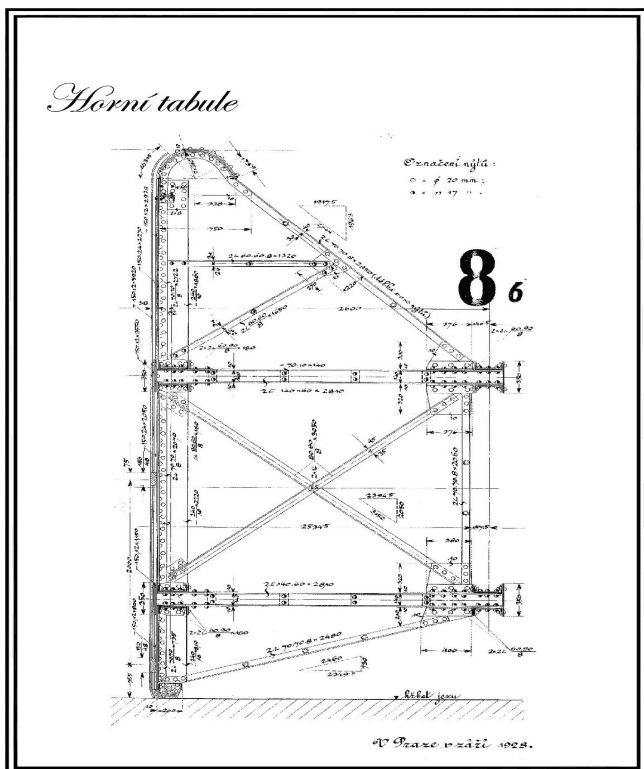
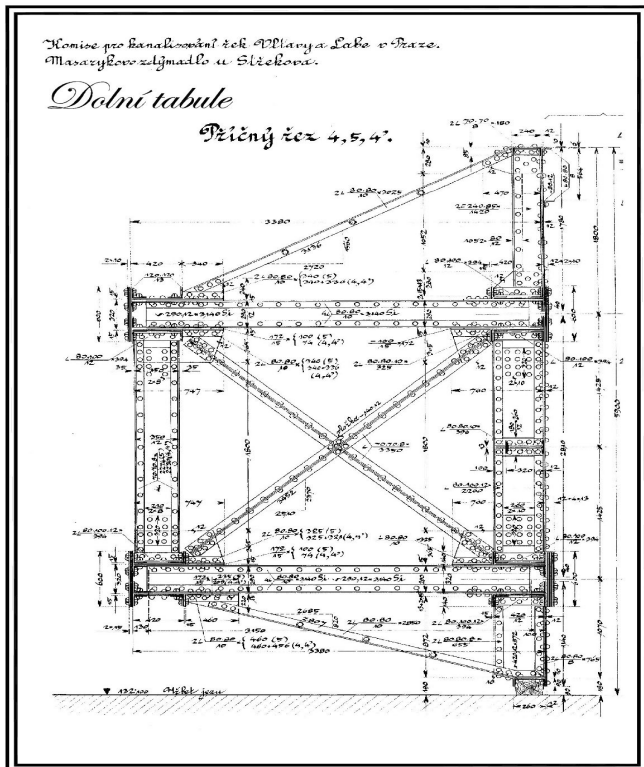
1998: Velká plavební komora, celková oprava horní tabule vrat a stavebních částí ohlaví

Od roku **2000** probíhá postupná generální renovace hradících

Železná konstrukce horního stavidla v horním ohlaví.

Příčné řezy stavidlem.

Měřítko 1:20.



Stavidlové tabule horních vrat velké plavební komory

konstrukcí, závěsných řetězů, sanace povrchu betonů na pilířích, sanace spodní stavby, atd.

Postup prací je od I. jezového pole po horní vrata velké plavební komory, a to v následujících letech:

2000 ~ 2002: I. jezové pole, generální oprava

2002: II. jezové pole, sanace poruchy spodní stavby po povodni 2002

2002 ~ 2007: II. jezové pole, generální oprava

2007 ~ 2009: III. jezové pole, průzkum a sanace spodní stavby

2011: IV. jezové pole, oprava spodní stavby

2011: Plavební komory, obnova státního znaku a názvu zdymadla na prsní zdi, které byly odstraněny během nacistické okupace



Obnova státního znaku

2012: Velká plavební komora, oprava dna a sanace protizávaží horních vrat

2012 ~ 2013: IV. jezové pole, havarijní oprava hradící konstrukce

2013 ~ 2015: III. jezové pole, generální oprava

2016: I. jezové pole, oprava bočních štítů

2017 ~ 2019: IV. jezové pole, generální oprava

2021: I. jezové pole, oprava těsnění mezi stavidly

Od roku 2022 pobíhá generální oprava horních vrat velké plavební komory, které se budeme věnovat v následující části.

Oprava horních vrat velké plavební komory

Jak bylo výše popsáno, oprava horních vrat velké plavební komory spadala do dlouholeté koncepce postupných generálních oprav tabulových uzávěrů zdymadla Střekov.

Při prohlídce vyčerpané velké plavební komory v roce 2012 se potvrdila potřeba celkové opravy horních vrat. Byly popsány



Vyčerpaná velká plavební komora

podkorodované nátěry na vzdušné ploše dolního stavidla, okorodované a silně zmenšené hlavy spojovacích nýtů, i zeslabené prvky příhradové konstrukce. Podvozky dolního stavidla byly značně poškozené korozí (korozní produkty se odlupují ve vrstvách) a jejich nosná příhradová konstrukce již byla zeslabena. Také přítlačné dubové těsnění bylo opotřebované.



Horní vrata velké plavební komora



Horní vrata před rekonstrukcí

Následně byl zpracován záměr opravy a akce byla zařazena do plánu oprav podniku Povodí Labe. V tu dobu probíhala oprava III. jezového pole a byla připravena oprava IV. jezového pole, což mělo za následek, že oprava vrat velké plavební komory technicky byla možná až v horizontu dalších let.

V roce 2018 byly obsluhou zdymadla nahlášeny nadměrné vibrace horních vrat velké plavební komory při spouštění horní tabule. Dle průzkumu zdroje vibrací byly odhadnuty jako nejpravděpodobnější příčina vibrací průsaky bočním, nebo mezi-stavidlovým těsněním. Pro ověření byl v roce 2019 proveden potápěčský průzkum, který potvrdil jako příčinu vibrací poruchu pravého bočního těsnění mezi spodní a horní tabulí. Provozovatel provedl provizorní opravu, a zároveň byl o tuto záadu aktualizován záměr opravy horních vrat. Plavební komora byla odstavena z provozu pro riziko dalšího poškození hradící konstrukce. Ještě téhož roku proběhlo zadávací řízení na výběr

zhotovitele projektu. Vítězným uchazečem, a tím i autorem projektové dokumentace, byla společnost AW-DAD, s.r.o. Cena projektové dokumentace byla 875 tis. Kč bez DPH.

Financování

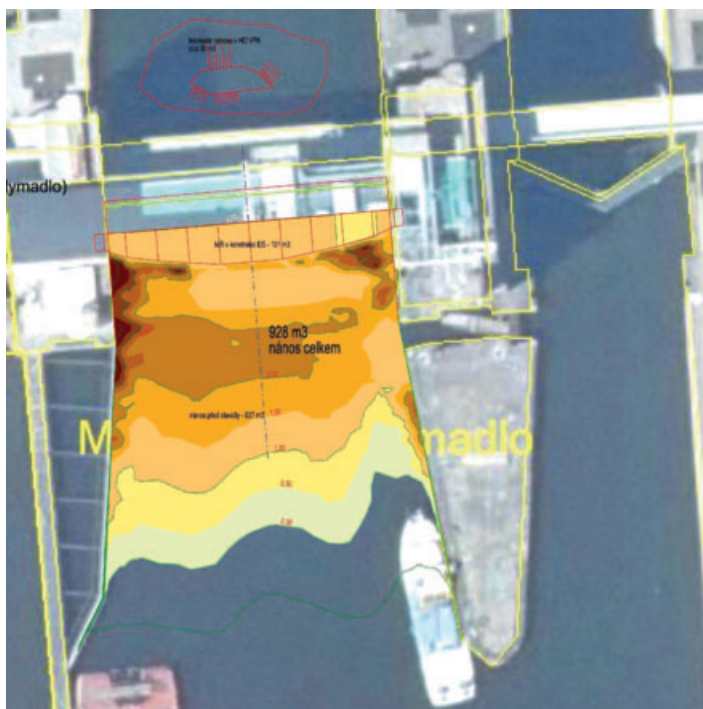
V roce 2021 bylo zveřejněno zadávací otevřené řízení na podlimitní veřejnou zakázku „VD Střekov, oprava horních vrat VPK“. Zadávací řízení bylo vyhlášeno společně s akcí „VD Střekov, oprava provizorního hrzení VPK z dolní a horní vody“, a to z důvodu, aby bylo možné zahradit plavební komoru z horní a dolní vody a realizovat následnou opravu horních vrat. Nejprve bylo třeba provést opravu provizorního hrzení, jehož stav již z bezpečnostního hlediska nevyhovoval.

Zadávacím řízením byl vybrán zhotovitel díla „Sdružení firem VD Střekov, oprava horních vrat VPK + oprava provizorního hrzení VPK“, tvořené společnostmi s.N.E.T., spol. s r.o., PS PROFÍ s.r.o. a Labská, strojní a stavební společnost s.r.o., s nabídkovou cenou za obě akce 86 990 tis. Kč bez DPH. Z toho cena opravy horních vrat činí 77 390 tis. Kč bez DPH.

Hlavním přínosem opravy je především snížení provozních nákladů spojených se sanací postupně se zhoršujícího stavu zařízení a také zvýšení spolehlivosti velké plavební komory i vodního díla jako takového. Z tohoto důvodu bylo možné využití dotačních prostředků. Z hlediska zajištění finančních prostředků na realizaci projektu bylo využito financování prostřednictvím Státního fondu dopravní infrastruktury.

Realizace

Akce byla zahájena v roce 2022 osazením provizorního hrzení a odtěžením sedimentu z prostoru nad horními vraty. Jak bylo výše popsáno, k manipulaci dolní tabule u velké plavební komory dochází jen velmi výjimečně, naposledy při katastrofální povodni v roce 2002. Z toho důvodu se předpokládalo zanesení spodní tabule a drážek provizorního hrzení sedimenty. Ze zaměření dna bylo zjištěno, že v prostoru nad horními vraty velké plavební komory se nalézá 928 m³ převážně bahnitého sedimentu. Tento sediment bylo třeba odtěžit, aby se mohlo zahradit horní ohlaví z horní vody. Problematické bylo zejména odtěžení nánosů usazeného mezi příhradovou konstrukcí dolní tabule. To muselo být provedeno opatrně potápěči, vybavenými sací technikou. Na mezideponii byl sediment odvozněn ve speciálních odvodňovacích vácích a následně odvezen po vodní cestě k překládce a likvidaci dle platné legislativy. Samotná oprava vrat velké plavební komory je rozdělena na dvě hlavní části, stavební a technologickou.



Nános před velkou plavební komorou



Odsávání sedimentu



Odvoznění sedimentu

Do **stavební části**, kromě odtěžení sedimentu z horního ohlaví a ze dna velké plavební komory, je zahrnuto:

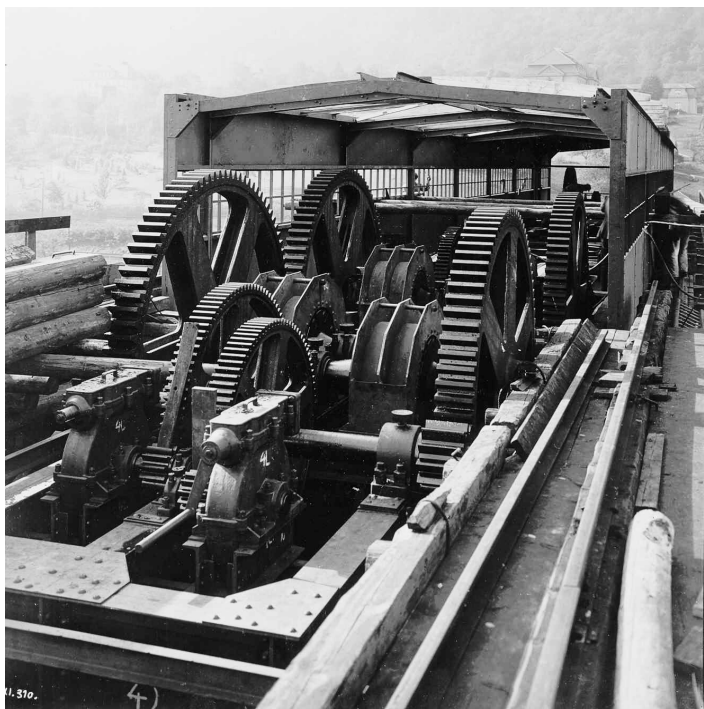
Oprava zdí, dna VPK a pilířů v horním ohlaví, včetně výklenku provizorního hrzení a dvojitého tabulového stavidla. Jedná se o kompletní otryskání líce kvádrového a kyklopského zdiva stěn horního ohlaví pískem za mokra, omytí tlakovou vodou, a následnou opravu spárování mezi kameny obkladu. Očištění betonových povrchů bude probíhat obdobným způsobem jako u zdiva. Sanace betonových povrchů bude různá podle lokality a způsobu poškození. Ve výklencích provizorního hrzení a tabulových uzávěrů bude betonový povrch zednický opraven a opatřen vrstvou vyztužené sanační omítky, nakonec bude nanesen sjednocující nátěr těchto ploch. U líce železobetonové stavby pilířů, včetně ozdobných konstrukcí z horní i dolní vody, bude nejprve provedena sanace betonu, porušeného korozi výztuže, včetně jejího ošetření, a budou sanovány spáry či praskliny v konstrukci. Následovat bude plošná sanace povrchu železobetonových ploch pilířů sanační vyztuženou omítkou

s konečným ochranným nátěrem na beton. Po sanaci bude následovat oprava klempířských konstrukcí, výplní otvorů a drobných zámečnických prvků.



Oprava horního ohlavi

Poslední částí stavebních oprav bude oprava konstrukce střechy strojovny nad VPK, umožňující provedení následných oprav pohybovacího mechanismu horních vrat VPK s využitím manipulačního zařízení (jeřábu), osazeného na kolejové dráze mostu přes zdymadlo. Oprava bude spočívat v provedení čtyř příčných spár ve střešní krytině strojovny, včetně nezbytných zajišťovacích úprav střešní konstrukce. Nosná konstrukce střechy strojovny byla pro tuto demontáž navržena a postavena již při výstavbě jezu. Díky provedené opravě bude možná demontáž dílů střech nad oběma zdvihadly horních vrat VPK, a následná manipulace s demontovanými součástmi.

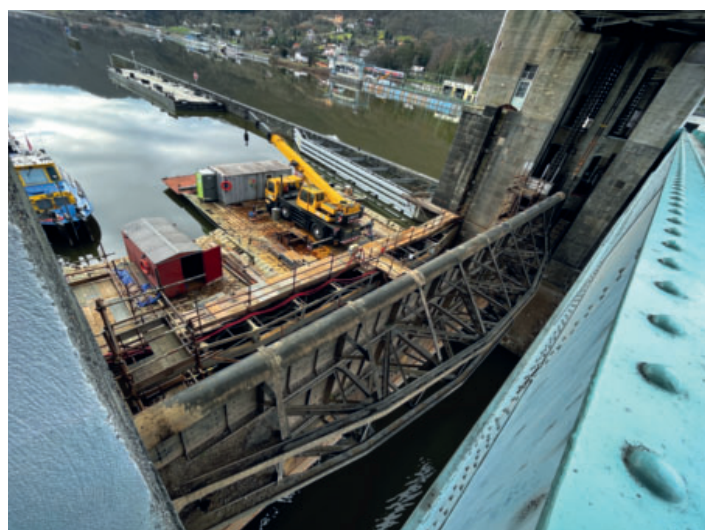


Strojovna jezu

Technologická část opravy horních vrat velké plavební komory zahrnuje:

Oprava dolního a horního tabulového stavidla. U obou tabulí

budou nejprve zrevidovány poškozené a zeslabené prvky ocelové konstrukce, a pak po částech nahrazeny za nové. Budou demontovány a překontrolovány podvozky tabulí, poškozené konstrukce budou opraveny. Opravena bude také konstrukce těsnění (prahové boční i mezistavidlové), včetně kompletní výměny těsnících dubových trámů. Opotřebované vodící kladky a vodící prvky ve výklencích pilířů (kolejnice a boční vedení) budou ošetřeny, případně nahrazeny novými. Závěsné Gallovy řetězy u dolní tabule budou vyčištěny, rozhybány, a podle potřeby opraveny poškozené prvky. U horní tabule budou pro jejich silné poškození Gallovy řetězy vyměněny za nové shodné konstrukce, ale vyrobené z korozivzdorné oceli. Obě části Gallových řetězů budou před instalováním za tabule důkladně promazány. Všechny části ocelové konstrukce budou otryskány a opatřeny novou povlakovou protikorozní ochrannou. U horní stavidlové tabule bude líc hradicího plechu v celém rozsahu pohybu mezistavidlového těsnění opatřen novou nerezovou těsnící plochou, osazenou na vyrovnávací rastr z profilů, přivařených na poškozenou konstrukci stávajícího hradicího plechu. Tento způsob opravy přinese dokonalejší přilnutí mezistavidlového těsnění dolních a horní tabule.



Oprava horních vrat

Oprava zdvihadla horních vrat velké plavební komory je opravou dvou v zásadě nezávislých mechanismů zdvihadel dolní a horní tabule. U obou mechanismů bude provedena komplexní revize, která bude zahrnovat kontrolu a případné dotažení všech spojů mechanismů, demontáž transmisí obou stavidlových tabulí, a demontáž šnekových převodovek i gallských ořechů HS s příslušnými ozubenými koly. Dále bude provedena revize a oprava původních skříněk zařízení koncových spínačů umístěných na levém zdvihadle. U všech ložisek a převodovek budou vyměněny olejové náplně, resp. doplněn vhodný mazací tuk. Po provedení opravy bude na přístupných plochách zdvihadel i pohonu obnovena protikorozi povrchová ochrana s odpovídajícími ochrannými opatřeními s ohledem na přípravu povrchů ocelových konstrukcí (odstranění starých nátěrů a rzi) i ochranu funkčních ploch a zařízení. Nakonec bude provedeno zaměření jednotlivých prvků horních vrat VPK v definovaných polohách a následné nastavení koncových spínačů ŘS.

Poslední opravovanou technologickou částí je oprava zařízení provizorního hrazení ve výklencích. Oprava se bude týkat ocelových trámů, kolejnic a sloupů umístěných ve výklencích provizorního hrazení horního ohlaví VPK. Zařízení budou nejprve revizována, opravena a případně ošetřena. Následně bude na ocelových konstrukcích obnovena protikorozi ochrana. V případě konstrukcí horního hrazení je s ohledem omezený přístup realizovat nutné práce částečně před a částečně po osazení hradidel.

V roce 2022 byla realizována zejména oprava provizorního hrazení, uvolnění horního ohlaví od nánosů a začaly práce na dolní a horní tabuli stavidlového uzávěru. V roce 2023 pokračují práce na opravě tabulí, a začaly práce na stavebních konstrukcích pilířů a zdi horního ohlaví VPK. Dokončení celé akce je naplánováno na rok 2024.

Další plánované významné práce na zdymadle Střekov

Po dokončení oprav velké plavební komory, a jejím znovuvvedení do provozu, by měla následovat oprava stavební části a vrat malé plavební komory. Předpokládaná realizace opravy malé plavební komory je v letech 2025 až 2026.

Dále se připravuje kompletní obnova provizorního hrazení jezu a velké plavební komory z horní i dolní vody, jejímž obsahem bude kompletní výroba nových pěti kusů hradidel z horní vody a čtyř kusů plovoucích hradidel z dolní vody.

Vzhledem ke stárnutí stavebních a ocelových konstrukcí by výhledově po roce 2030 měla být provedena celková oprava strojovny jezu s nutnou rekonstrukcí elektroinstalace a případné instalace automatického systému řízení jezu. Dále je nutno počítat se sanací železobetonových konstrukcí pilířů.

Po roce 2030 bude nutno naplánovat opravu portálového jeřábu pro provizorní hrazení z horní vody a celkovou opravu hradicích konstrukcí jezu s obnovou jejich protikorozi ochrany, zejména v prvním a druhém jezovém poli.

Závěr

Masarykovo zdymadlo je významnou technickou stavbou, ve své době vzniku zcela výjimečnou. Jde jednoznačně o jednu z nejdůležitějších součástí labské vodní cesty. Také z těchto důvodů bylo zařazeno v roce 1958 do seznamu kulturních památek České republiky.

Nároky na zajištění spolehlivé a kontinuální provozuschopnosti tohoto zdymadla jsou posíleny faktem, že se jedná o poslední stupeň na celém úseku vodní cesty na území České republiky a uzavírá kaskádu jezů na Labi dlouhou 165 km. Dalším a posledním vodním stupněm na Labi před jeho ústím do moře je 622 km vzdálený jez Geesthacht ve Spolkové republice Německo.

Masarykovo zdymadlo Střekov je vstupní bránou do plavební spolehlivé a bezpečné, jezy vzduť vodní cesty na území Čech.

Použitá literatura

- 1 – Historie vodní cesty na dolním Labi, Povodí Labe, státní podnik, jako účelový náklad v květnu 2009 Text: Ing. Zlata Šámalová
- 2 – Jubilejní zpráva komise pro kanalizování řek Vltavy a Labe v Čechách, Výroční zpráva o její činnosti v letech 1913 – 1926, Praha 1927
- 3 – VD Střekov, oprava horních vrat VPK, Projekt DSJ 2020, AW-DAD, s.r.o. Ing. M. Dadejčík
- 4 – Masarykovo zdymadlo pod Střekovem – minulost, současnost, budoucnost, Ing. Pavel Benčík, Ing. Pavla Hajdinová, březen 2022



Povodí labe, státní podnik – správce vodního toku Labe – správce Labské vodní cesty



Labská vodní cesta v číslech za rok 2022:

- počet proplavených lodí – 25 385
- množství přepraveného zboží – 620 145 t
- objem vytěženého sedimentu z LVC – 26425 m³

VD Nymburk 2023 – výměna Gallových řetězů ovládání segmentových uzávěrů plavební komory – z důvodu dosluhujících lamel a čepů náhrada za řetězy z nerezové oceli.

VD Hradištko 2023 – oprava nosiče srazového těsnění a osazení vypadlého těsnění dolních vzpěrných vrat – po ukončení potápěčských prací bylo nutno vyčerpat před opravou komoru.



Pardubický jez prochází po 50 letech generální opravou

Ing. Ondřej Vojtíšek – Metrostav DIZ

metrostav DIZ



Jez Pardubice

Po padesáti letech se v Pardubicích začalo s opravou jezu u soutoku Labe a Chrudimky. Začalo se loni a do listopadu příštího roku by mělo být vše hotovo. Postupně dochází k výměně Gallových a článkových řetězů, opravě celého hradíčního tělesa a aplikaci protikorozičních nátěrů.

„Charakteristické pro realizaci díla tohoto typu je nutnost směřovat práce do teplejších měsíců roku a zároveň mimo období zvýšených zimních a jarních průtoků. Toto vyžaduje úzkou spolupráci objednatelů, jednotlivých dodavatelů a projektanta, která doposud funguje výborně a věřím, že se tato dobrá zkušenost nezmění ani po zbývajících dobu výstavby,“ říká Ing. Ondřej Vojtíšek, vedoucí projektu ze společnosti Metrostav DIZ.

Komplexní řešení

Na jezu v Pardubicích nejde o nic menšího, než o opravy hradíčních konstrukcí a výměnu článkových a Gallových řetězů. Řetězy jsou dobře vidět i z lávky pro pěší. V minulosti některé z nich popraskaly a bylo potřeba je buď vyměnit úplně, nebo provizorně spravit spojkami. Dobrou zprávou je, že opravy nijak neomezí chodce, kteří po lávce nad zdymadlem míří do Polabin.

Akce „VD Pardubice, oprava hradíčních konstrukcí (nátěry, boční štíty)“ zahrnuje komplexní protikoroziční ochranu ocelových částí jezových těles (pravého, středního a levého), výměnu těsnících prvků a opravy technologických zařízení na VD Pardubice. Práce probíhají v provizorně zahrazeném prostoru příslušného jezového pole.

Při postupném zahrazení jezových polí jsou tělesa otryskána abrazivním materiálem nezávadným z hlediska životního prostředí. Následně je aplikován protikoroziční nátěr s vysokou odolností. Nátěr je mechanicky odolný a nezávadný vůči životnímu prostředí. Součástí realizace je i výměna těsnících prvků a oprava silně poškozených ocelových částí hradíčních konstrukcí.

Akce „VD Pardubice, oprava Gallových řetězů jezu“ prezentuje výměnu stávajících Gallových řetězů z konstrukční oceli za nerezové provedení a článkových řetězů za nové pozinkované,



Těleso klapky po demontáži těsnění

repasi mechanismů koncových spínačů, výměnu olejových náplní převodovek a promazání ložisek transmise. Gallovy řetězy se používají tam, kde je potřeba velká tažná síla, a přitom velmi malá obvodová rychlost, která by neměla přesáhnout 0,3 m/s. V případě jezů právě tyto speciální řetězy ovládají stavidla tím, že umožňují pohyb klapky a zdvih celé hradící konstrukce.



Pohled na soustavu Gallového a článkové řetězu

Krok za krokem probíhají opravy vždy na jednom z jezových polí

Vodní dílo Pardubice se skládá z následujících hlavních částí: plavební komory u pravého břehu, malé vodní elektrárny u levého břehu a třech jezových polí uprostřed, které slouží k samostatné regulaci toku.

Hradící těleso každého jezové pole je složeno ze zdvižného stavidla a klapky. Pro regulaci a převod běžných průtoků je využívána klapka kotvená na horní části stavidla. Při potřebě pře-

vést přes jez větší průtoky se využívá zdvih stavidla.

Každý rok pracovníci pod vedením Metrostav DIZ opraví jedno pole. Z bezpečnostních důvodů může být z provozu odstaveno vždy jen jedno jezové pole.

Když je jez na suchu

Aby bylo možné práce provádět, je potřeba jezové pole zahradit. Na to se myslelo už při stavbě jezu. V betonových jezových pilířích v nadjezí i podjezí jsou niky pro uložení podpěrných nosníků, jejichž oba konce jsou uloženy v těchto nikách. Tím vytvoří horní oporu pro hradlové provizorní hrazení. Jednotlivá hradla se za asistence potápěčů vkládají vedle sebe do ozubu ve dně před, resp. za hradící konstrukci.

Pro utěsnění je na hradidla vložena plachta. Voda v takto zahrazeném prostoru je následně vyčerpána přenosnými čerpadly, které zde zůstávají po celou dobu provádění prací z důvodu čerpání průsaků.



Detail zdviženého stavidla



Detail zdvižené klapky

Čerpadla jsou stále v pohotovosti

V uplynulém roce jsme úspěšně realizovali opravy, repase a nátěry hradící konstrukce, to je stavidla a klapky levého jezového pole včetně výměny Gallových a článkových řetězů, říká Ing. ONDŘEJ VOJTÍŠEK, vedoucí projektu Metrostav DIZ.

Jak postupují práce na opravě VD Pardubice?

Koncem dubna 2024 jsme od objednatele Povodí Labe, státního podniku, převzali k realizaci vyčerpanou jímku pravého jezového pole. Následovala montáž lešení a vyklizení vnitřků hradící konstrukce od naplavenin a hrubých nečistot, demontáž původních těsnících prvků a celkové očištění konstrukce tlakovou vodou.

Na to naváže otryskání vnitřních povrchů ocelových konstrukcí a korozní průzkum jejich stávajícího stavu. Na základě výsledků průzkumu bude stanoven rozsah a postup oprav. Po provedení a kontrole oprav přistoupíme k otryskání a protikorozním nátěrům celého stavidla a klapky. V této fázi jsou již zdemontovány původní Gallovy a článkové řetězy, které umožňují jak jemnou regulaci přepadového vodního paprsku pohybem klapky, tak i zdvih stavidla při větších průtocích. Ty

budou nahrazeny zcela novými řetězy, vč. přechodových, napínacích a kotevnic prvků a řetězových kol. V prostoru strojovny umístěné na betonovém pilíři mezi jednotlivými jezovými poli pak repasujeme mechanismus koncových spínačů, který hlídá průběžné a koncové polohy stavidla a klapky a provedeme výměnu provozních kapalin jednotlivých komponentů, jejich kontrolu a promazání. Závěrem budou úspěšné suché a mokré zkoušky, které ověří funkčnost nově osazených těsnění a celkový bezproblémový chod hradící konstrukce.

S ohledem k nutnosti mít pro regulaci průtoků řeky Labe k dispozici vždy dvě jezová pole ze tří, lze v jednom roce realizovat opravy pouze jednoho jezového uzávěru. Letos je v plánu udělat repasi hradící konstrukce pravého jezového pole a na příští rok zůstane poslední – prostřední – pole. Dokončení díla očekáváme na podzim 2025.

Jaká největší komplikace může nastat?

Byť pracujeme v zahrazené a vyčerpané jímce, je nutné mít stále v pohotovosti čerpadla, která jsou připravena vodu lokálně prosakující skrze provizorní hrazení odčerpávat. Komplikace by mohly nastat při větších povodňových stavech řeky Labe, kdy by došlo k zatopení jímky.

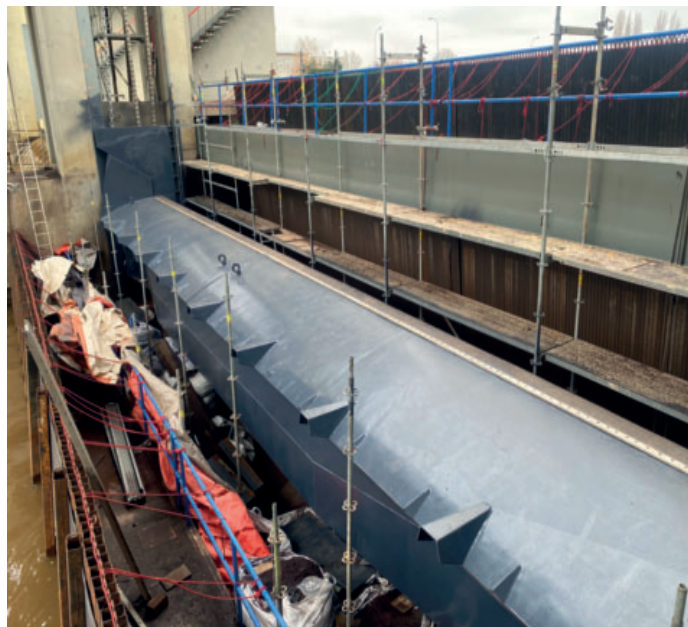
Pro případ povodňového ohrožení staveniště máme standardně vypracován Povodňový plán, který stanovuje postup při nárůstu průtoků řeky Labe.

Při povodňové aktivitě v prosinci 2023 jsme již měli práce na levém jezovém poli dokončeny, staveniště vyklizeno a mohli jsme tak sledovat opravenou hradicí konstrukci a nové řetězy v ostrém provozu při regulaci a převádění zvýšených průtoků řeky Labe.

Dalším ovlivňujícím faktorem je nepřízeň počasí při tryskání a následné aplikaci nátěrů, které vyžadují dodržení určité teploty, vlhkosti a s tím související i hodnoty rosného bodu.

Dělal jste již podobnou rekonstrukci, co je na ni nejsložitější?

Práce na VD Pardubice jsou pro mě první tohoto druhu v rámci vodohospodářských staveb. Zejména montáž nových Gallových řetězů je náročná na koordinaci a souhru montérů a jeřábníka, který navíc provádí zdvih 1,5 tunového břemene z pontonu plovoucího na hladině řeky. Kvalita a trvanlivost protikorozních nátěrů je pak dána především striktním dodržáním aplikačního postupu a omezujících klimatických podmínek, spolu s důkladnou kontrolou provádění během všech pracovních postupů.



Pohled na kompletní práce



Levé jezové pole – uvádění do provozu



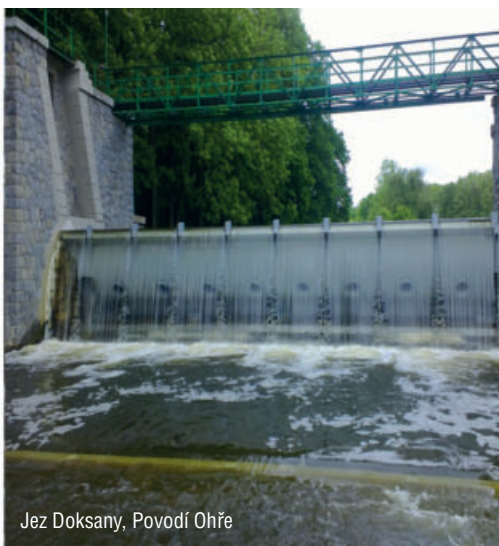
Ondřej Vojtíšek: S ohledem k nutnosti mít pro regulaci průtoků řeky Labe k dispozici vždy dvě jezová pole ze tří, lze v jednom roce realizovat opravy pouze jednoho jezového uzávěru.

Labe a Pardubice k sobě patří

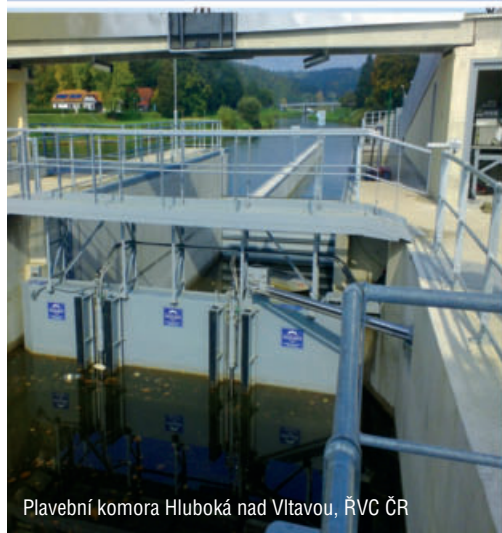
Vznik města Pardubice je spojen s labskou vodní cestou, která byla využívána od 13. století, kdy bylo vybíráno clo z plaveného dřeva. Po řece Labi se dopravovalo zboží kupců z Pardubicka do Brandýsa nad Labem a odtud do Prahy. O splavnění Labe i proti proudu řeky se začalo uvažovat po 30leté válce. Nadčasová neuskutečnitelná myšlenka ožila ke konci 19. století, kdy byl roku 1899 v Pardubicích založen Středolabský komitét pro úpravu a splavnění řeky Labe od Mělníka po Jaroměř.

Roku 1939 byly pod Pardubicemi zahájeny práce na splavnění řeky Labe od Labského mostu k Hřčákům, roku 1940 byla výstavba zastavena. Původní zdymadlo Pardubice bylo naplánováno na místě dnešního koupaliště. Dalšími pracemi byla napřímena řeka Labe pod Rosicemi a vzniklo veliké slepé rameno. Napřímeno bylo také řečiště i nad Pardubicemi, odříznuty byly dva oblouky řeky Labe mezi Cihelnou a Brozany. Regulace řeky Labe a soustava hrází podél toku zvyšuje protipovodňovou ochranu sídliště Polabiny před povodní.

Práce na stavbě jezu a plavební komory byly zahájeny v listopadu 1964. Dne 19. května 1977 byla otevřena Labská vodní cesta. Řeka Labe se splavnila až pod Kunětickou horu.



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

Činnost Českého plavebního a vodocestného sdružení v roce 2023

Doc. Ing. Pavel Jurášek, CSc.

Výroční 30. valná hromada Českého plavebního a vodocestného sdružení, z.s. (dále jen „ČPVŠ“) se konala dne 11. dubna 2024 v zařízení státního podniku Povodí Vltavy pod vedením předsedy ČPVŠ doc. Dr. Ing. Pavla Fošumpaura, který v úvodu omluvil předsedu sesterské organizace Slovenský plavebný kongres Ing. Vladimíra Nováka. Jako hosté se valné hromady zúčastnili mj. RNDr. Pavel Punčochář, CSc. z Ministerstva zemědělství, Ing. Luděk Sosna, Ph.D. ředitel odboru strategie Ministerstva dopravy, Ing. Bc. Evžen Vydra, Ph.D. ředitel odboru vodní dopravy Ministerstva dopravy, RNDr. Petr Kubala generální ředitel státního podniku Povodí Vltavy, Mgr. Klára Němcová ředitelka Státní plavební správy, Lukáš Hradský předseda sekce vodní dopravy Svazu dopravy ČR.

Činnost ČPVŠ v uplynulém období, tj. od 29. volební valné hromady byla v poslední době, již tradičně, zaměřena zejména na proces ratifikace Dohody mezi vládou České republiky a vládou Spolkové republiky Německo o labské vodní cestě, problematiku vodního koridoru Dunaj-Odra-Labe a částečně i na koncepci vodní dopravy po roce 2023.

Ratifikace **Dohody mezi vládou České republiky a vládou Spolkové republiky Německo o údržbě a rozvoji mezinárodní vnitrozemské Labské vodní cesty**, podepsané v Praze a Berlíně dne 20.7.2021 byla konečně dána na pořad jednání Poslanecké sněmovně. Usnesením č. 1006 ze dne 23. května 2024 Poslanecká sněmovna Parlamentu České republiky dala souhlas k ratifikaci této dohody.

Problematika **Vodního koridoru Dunaj-Odra-Labe** byla mj. i předmětem Konference s mezinárodní účastí 31. Plavební dny, konané ve dnech 19. - 21. 9. 2023 v Šamoríně na Slovensku. Bod č. 11 závěrů z této konference obsahuje „Doporučení přehodnotit zrušení územní ochrany pro vodní koridor Dunaj-Odra-Labe, neboť toto rozhodnutí zabraňuje realizovat v jakékoliv době tento koridor, přestože jeho technická i ekonomická efektivnost byla podrobně kladně zhodnocena studií proveditelnosti“. S těmito závěry předseda našeho sdružení pan Fošumpaur seznámil hlavní zainteresované ministry dopravy, zemědělství, životního prostředí a pro místní rozvoj. V odpovědi ministr dopravy Martin Kupka poděkoval a ujistil, že rezort připravuje opatření směřující k upevnění pozice vnitrozemské vodní dopravy jako plnohodnotného dopravního módu a aktualizaci Koncepce vodní dopravy, která bude obsahovat zejména realizaci Plavebního stupně Děčín a prodloužení průběžné splavnosti labské vodní cesty do Pardubic. Ostatní výše uvedení ministři poděkovali za předložení závěrů z 31. Plavebních dnů, a v podstatě upozornili, že Koncepce vodní dopravy pro období let 2016-2023 byla vládou pouze vzata na vědomí svým usnesením ze dne 25. 9. 2017 č. 685. Pokud jde o vodní koridor Dunaj-Odra-Labe, jsou ministři vázání programovým prohlášením současné vlády, které v tomto smyslu doslova uvádí: „Zastavíme práce na projektu kanálu Dunaj-Odra-Labe. V místech, kde nebude účelné plánovat budoucí vodní díla, uvolníme současnou územní ochranu. Budeme naopak podporovat rozvoj šetrné vodní dopravy na stávajících tocích.“

Výbor ČPVŠ se také zabýval **Návrhovou částí Dopravního sektorové strategie 3. fáze** z června roku 2023. V příslušném dokumentu jsou mj. užívány termíny jednotlivých úseků Labské vodní cesty, které vedou následně k nedorozumění při jejich projednávání s resorty. Jedná se zejména o termíny „splavnění toku úpravou (regulací) a splavnění toků vzdouvací metodou (kanalizací)“. Správné použití těchto termínů na Labské vodní cestě je uvedeno v článku doc. Juráška „Plavba – vodní doprava“ v časopise Vodní cesty a plavba 1/2024.

Do hodnocení činnosti ČPVŠ patří i aktivní část jeho členů

v Mezinárodním plavebním sdružení – PIANC (dále jen „PIANC“), jehož je ČPVŠ kolektivním členem. Představitelem vládního členství bylo v první fázi ministerstvo dopravy, posléze organizační složky státu Státní plavební správa a v současné době Ředitelství vodních cest.

Hlavními tradičními přínosy pro Českou republiku jsou: přímý kontakt a účast na celosvětovém dění v oblasti vodní dopravy pro každého člena PIANC případně prostřednictvím vedoucího delegáta ČR,

využívání výsledků pracovních skupin týkajících se sdílení nejlepších praktik či technologií v globálním měřítku vnitrozemské vodní dopravy **zdarma** konkrétně je využívají státní podniky Povodí Vltavy a Povodí Labe a dále Státní plavební správa, Ředitelství vodních cest, České vysoké učení technické, České plavební a vodocestné sdružení a další. Tento **přínos je možné odhadovat na více než sto tisíc korun ročně**, účast na práci pracovních skupin, kontakt s předními světovými odborníky, udržování kroku s nejnovějšími technologiemi, možnost využívání jediné existující platformy pro výměnu expertních informací v mezinárodním měřítku o technologiích užívaných ve vnitrozemské vodní dopravě, resp. primárně v infrastruktuře vodních cest.

Členství České republiky v PIANC má dlouhodobou tradici a mezi odborníky je velmi ceněno.

Pravidelně se publikují články v Ročenkách PIANC a v magazínu PIANC s celosvětovým pokrytím. Tato možnost je otevřena všem odborníkům z oboru vodní dopravy ČR, kteří mají zájem. Práce v jednotlivých skupinách PIANC se aktivně zúčastňují pracovníci Ředitelství vodních cest a Státní plavební správy. Nejdůležitější událostí PIANC v roce 2024 byl **35. světový Kongres v Cape Town v Jižní Africe ve dnech 25. 4. až 3. 5. 2024**. V rámci ČPVŠ pracují **tři odborné skupiny**.

Odborná skupina **Rekreační a sportovní plavba na Ostravsku** vedená Danielem Adámekem, která svou činnost zaměřila zejména na:

- tradiční podporu aktiv vodáckého spolku Posejdon, který je i nadále neaktivnější vodáckou organizací na Ostravsku,
- zorganizování společně se skupinou vodáků z celé republiky splavení řeky Moravice, což je v podstatě největší vodácká akce v regionu,
- přizpůsobení se změnám aktivit Sdružení pro rozvoj Moravskoslezského kraje, které bylo hlavním podporovatelem plavby na Odře a které zasáhlo změny, v důsledku ukončení těžby černého uhlí a demolice průmyslových částí Vítkovic.

Odborná skupina **Bařův kanál** vedená Vojtěchem Bártekem, která svou činnost v odborné rovině ve spolupráci se státním podnikem Povodí Moravy a Ředitelstvím vodních cest ČR zaměřila zejména na:

- zahájení stavby Prodloužení Bařova kanálu o úsek Rohatec – Hodonín,
- odbornou exkurzi do Litvy,
- otevření nového přístaviště Strážnice,
- provoz a zvyšování plavební bezpečnosti na vodní cestě, a v organizační rovině na:
- změnu zakládací listiny Bařův kanál, o.p.s. na základě smlouvy podepsané hejtmánem Zlínského kraje společně s hejtmánem Jihomoravského kraje o převzetí od 1. ledna 2024 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.

Odborná skupina **Moravské vodní cesty** vedená Tomášem Kolaříkem se pro zaneprázdnění svého vedoucího hlavně v oblasti

jeho aktivit k Ukrajině nesešla. V roce 2024 chce svou činnost zaměřit zejména na prodloužení oderské vodní cesty do česko-polského pohraničí a spolupráci s námořním přístavem Štětín-Svinoúšťi a jeho LNG terminálu pro zajištění dodávek strategických surovin pro Českou republiku.

Vedení ČPVŠ se shodlo na účelnosti vyhodnotit činnost jednotlivých odborných skupin, aktualizovat jejich zaměření, právní postavení, řízení a smysl, popřípadě uvažovat o ustanovení nových odborných skupin.

Výbor se od minulé valné hromady sešel celkem pětkrát. Na svém prvním zasedání zvolil předsedou spolku p. Pavla Fošumpaura, místopředsedy spolku p. Jiřího Friedla a pí Kláru Němcovou. Hospodářem spolku se stal p. Jiří Friedel.

Podstatná část členů ČPVŠ, včetně výboru a předsednictva, se aktivně zúčastnila 31. Plavebních dní konaných v Šamoríně na Slovensku. Příslušný bod usnesení z této konference, který se týkal České republiky (vodní koridor Dunaj-Odra-Labe) je uveden v úvodu tohoto článku.

Na jednání výboru byla také diskutována otázka emisních povolenek pro nákladní dopravu v rámci připravovaného systému EU ETS2. Ačkoliv doporučení EU je vztahovat ETS2 pouze na silniční dopravu, připravuje MŽP rozšíření této povinnosti také pro vodní a železniční dopravu.

Z důvodu efektivnějšího zajištění organizačních záležitostí ČPVŠ, vyvolaných mimo jiné zřízením datové schránky spolku, navrhl výbor změnu stanov ČPVŠ. Tato změna spočívá ve zřízení nového orgánu spolku – předsednictva, které je tvořeno předsedou a dvěma místopředsedy. Předsednictvo je tříčlenný statutární orgán spolku. Změna stanov byla projednána a schválena na 30. valné hromadě ČPVŠ, konané dne 11. 4. 2024.

Na 30. valné hromadě ČPVŠ bylo přijato následující usnesení.

Usnesení

30. valné hromady Českého plavebního a vodocestného sdružení, z.s., konané 11. 4. 2024 v Praze

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

- a) zprávu o činnosti výboru ČPVŠ za uplynulé období v roce 2023,
- b) ukončení členství pánů Ing. Miloslava Černého na vlastní žádost a Ing. Petra Kaplana a Zdeňka Zídka z důvodu jejich úmrtí a firem BG-technik cs, a.s. a České přístavy, a.s. na vlastní žádost.

2. Valná hromada ČPVŠ schválila

- a) zprávu o hospodaření ČPVŠ za rok 2023, včetně zprávy kontrolní komise,
- b) aktualizaci plánu hospodaření na rok 2024 a plán hospodaření na rok 2025,
- c) změnu stanov týkající se ustanovení nového orgánu – předsednictva.

3. Valná hromada ČPVŠ doporučuje

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

4. Valná hromada ČPVŠ žádá

- a) Poslaneckou sněmovnu Parlamentu České republiky, aby svým souhlasem otevřela cestu k ratifikaci Dohody mezi vládou České republiky a vládou Spolkové republiky Německo o údržbě a rozvoji mezinárodní vnitrozemské Labské vodní cesty, podepsané příslušnými ministry obou vlád v roce 2021, doporučené Senátem PČR k ratifikaci velkou většinou v roce 2022 a již i zahraničním výborem sněmovny na začátku roku 2024,
- b) vládu České republiky, aby měla nadále na zřeteli problémy vodní dopravy a nedopustila likvidaci neekologič-

tějšího dopravního oboru,

- c) Ministerstvo dopravy při zpracovávání nové Koncepce vodní dopravy a **Koncepce** nákladní dopravy o plnohodnotné začlenění (včetně nákladů na provoz) vodní nákladní dopravy do dopravní sítě ČR, a to včetně PS Děčín a připojení Pardubic a ostravské aglomerace na evropskou síť vodních cest
- d) Ministerstvo dopravy prosadit nezatežování vodní dopravy poplatky v rámci ETS II,
- e) Ministerstvo životního prostředí o umožnění zkoušek realizace kompenzačních opatření eliminujících zásah výstavby plavebního stupně Děčín na životní prostředí v rámci Evropsky významných lokalit, stejně jako o pozitivní přístup při přípravě stupně Přelouč II.,
- f) Ministerstvo dopravy ČR, v rámci připomínkování v procesu tvorby územně plánovacích dokumentací měst a obcí, o aktivní chránění a případně zlepšování dopravní dostupnosti přístavů silniční a železniční dopravou,
- g) Ministerstvo dopravy ČR o aktivní spolupráci s Polskou republikou, vedoucí k uzavření mezinárodní smlouvy a urychlení přípravy splavnění Odry v úseku Kožle – ostravská aglomerace,
- h) Ministerstvo dopravy a Ministerstvo životního prostředí, aby napomohla podnikům Povodí spravujícím vodní cesty k nalezení možností, které umožní rychlejší obnovení plavebních podmínek po povodňových epizodách,
- i) členskou základnu:
 - i o podporu programu dokončení modernizace labsko-vltavské vodní cesty a zahájení výstavby Plavebního stupně Děčín a Stupně Přelouč II. na labské vodní cestě,
 - ii o podporu připojení ostravské aglomerace na Oderskou vodní cestu,
 - iii o aktivní propagaci rozvoje vodních cest a plavby, a o soustavné objasňování jejich významu pro Českou republiku,
 - iv o aktivní podporu dále uvedených úkolů uložených výboru ČPVŠ,
 - v o zvýšení propagace činnosti ČPVŠ a usilovat o rozšíření členské základny o mladší kolegy.

5. Valná hromada ukládá výboru ČPVŠ

- a) obnovit konání seminářů se zástupci státu, zákonodárských sborů, krajů a místních samospráv o aktuální situaci ve vodní dopravě,
- b) aktivně propagovat rozvoj vodních cest a plavby, a soustavně objasňovat jejich význam pro Českou republiku směrem k široké veřejnosti,
- c) pokračovat v úsilí na všech státoprávních a parlamentních úrovních o zlepšení plavebních podmínek na vodních cestách v ČR, prioritně na labské vodní cestě v úseku Pardubice-státní hranice ČR/SRN, dále na vltavské vodní cestě především dokončit zdvihadla na vodních dílech Orlík a Slapy a na moravské vodní cestě v úseku Bařava kanálu,
- d) vyvolat jednání na Magistrátu hl. m. Prahy, případně v Radě hl. m. Prahy o potřebě zpracování Koncepce nákladní dopravy pro Prahu se zohledněním využití vodní nákladní dopravy a o potřebě výstavby plavební komory Staré Město,
- e) spolupracovat na přípravě 32. Plavebních dní v roce 2025, konaných v gesci Povodí Labe, státní podnik,
- f) pokračovat ve spolupráci se Sekcí vodní dopravy Svazu dopravy České republiky, Unii komor Labe/Odra a Sdružením pro rozvoj Moravskoslezského kraje,
- g) zabývat se na svých jednáních podněty z diskuse na 30. valné hromadě ČPVŠ,
- h) připravit a svolat 31. valnou hromadu ČPVŠ v 1. pololetí roku 2025,
- i) seznámit se závěry valné hromady příslušné vládní a zastupitelské orgány a nabídnout odbornou spolupráci ČPVŠ.

Schváleno počtem 138 hlasů, proti 0 hlasů, zdrželo se 0 hlasů.

Život není takový – je úplně jiný (94)

Ing. Josef Podzimek

Jediné riziko umělé inteligence spočívá v tom, že bude těžší rozeznat, kdo je blbej přirozeně a kdo uměle.

Štěpán Kučera

Vracím se k minulému číslu našeho časopisu, kdy jsem uveřejnil dopis zasláný ministrovi dopravy Mgr. Martinu Kupkovi o významu vodního koridoru Dunaj-Odra-Labe, který napsala mým jménem umělá inteligence. Nevěřili byste, co tento dopis na ministerstvu dopravy udělal. Velmi udiveně mi zavolal ředitel odboru vodní dopravy Ing. Bc. Evžen Vydra a vedoucí oddělení vnitrozemské vodní dopravy Ing. Vojtěch Dobrowski, kteří se divili, co to píšu o významu vodního koridoru Dunaj-Odra-Labe. Když jsem řekl, že jsem to nepsal já, ale umělá inteligence, tak se uklidnili a zeptali se mě, jestli mi má ministr dopravy odpovídat. Ujistil jsem je, že nemusí a že bude lépe, když mi neodpoví. Tím jsem splnil slib, který jsem dal našim čtenářům, že je budu informovat, jak se situace vyvíjí.

Ale těsně než jsem začal psát tento článek, zaujal mě článek v Mladé frontě DNES „Zaviní umělá inteligence blackout? Elektrinou nešetří“, ve kterém jsem se dočetl „Podle studie, kterou vytvořila firma Hugging Face, může systém **umělé inteligence generativní AI spotřebovat asi 33x více energie než stroje se softwarem pro konkrétní úkoly.**“

Vysvětlení je v tom „Když používáme generativní AI, tak ona generuje obsah od nuly, v podstatě vymýšlí odpověď.“ Znamená to, že se počítač musí pořádně snažit. V době, kdy se píše, jak se všichni musíme snažit šetřit elektrickou energií, pak se umělá inteligence chová zcela opačně. Tak si musíme dát na umělou inteligenci pořádně pozor.

A nyní se opět vrátíme k vodnímu koridoru D-O-L jako takovému. Dne 23. května 2024 Parlament České republiky schválil **Dohodu mezi vládou České republiky a vládou Spolkové republiky Německo o vnitrozemské vodní cestě**. Tato dohoda byla schválena Senátem již v březnu 2022, Poslanecká sněmovna jí nechala ležet bez povšimnutí více jak dva roky. Je zajímavé si povšimnout, jak a kdo reagoval (**zelené fajfky = ANO, červené křížky = NE**).

Partie	Pro (Zelené fajfky)	Proti (Červené křížky)	Nezúčastnění
ANO2011	39	0	8
ODS	18	0	3
STAN	18	0	0
KDU-ČSL	13	0	0
SPD	9	0	0

Jsem moc rád, že tato dohoda byla schválena, i když je to míň než začátek splavnění Labe, neboť to nejdůležitější vodní dílo Děčín bylo vynecháno, natož celý vodní koridor D-O-L. **Všechny politické strany hlasovaly pro, pouze Piráti hlasovali proti, jak se sami pochlubili na Facebooku:**



Aniž bych se opět vracel k zákonu z roku 1901, vzal jsem do ruky knížku „O čem sním, když náhodou spím“ od Andreje Babiše, z které Vám rád ocituji.



„V této souvislosti musím připomenout, že diskuze o vodním koridoru Dunaj-Odra-Labe mi zdaleka nepřipadá jako uzavřená věc. O vizi říčního díla, které spojí tři moře, debatují odborníci, podnikatelé a politici více než sto let. A vlastně jde o myšlenku ještě starší. O propojení Dunaje a Vltavy a Odry i Labe, uvažoval už, zase kdo jiný, než Karel IV. Tak bychom to měli uvážít i my.“ Bez komentáře.

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