

WASSERSTRASSEN  
UND  
BINNENSCHIFFFAHRT

WATERWAYS  
AND  
INLAND NAVIGATION

# VODNÉ CESTY VODNÍ CESTY A PLAVBA

2  
2012



*Harmonie přírody, labské vodní cesty a plavby pod legendární horou Říp*

Vydává

 PLAVBA o.p.s.  
A VODNÍ CESTY



**Povodí Vltavy, státní podnik**  
Holečkova 8, 150 24 Praha 5  
Tel.: 221 40 11 11 Fax: 257 32 27 39 [www.pvl.cz](http://www.pvl.cz)



**Povodí Labe, státní podnik**  
Víta Nejedlého 951, 500 03 Hradec Králové  
Tel.: 495 088 111 Fax: 495 407 452 [www.pla.cz](http://www.pla.cz)



**Povodí Moravy, s.p.**  
Dřevařská 11, 601 75 Brno  
Tel.: 541 637 111 Fax: 541 211 403 [www.pmo.cz](http://www.pmo.cz)



**STÁTNÍ PLAVEBNÍ SPRÁVA**  
Jankovcova 4, PO BOX 28, 170 04 Praha 7  
Tel.: (+420) 234 637 111  
[www.spspraha.cz](http://www.spspraha.cz)



**Povodí Odry, státní podnik**  
Varenská 49 701 26 Ostrava  
Tel.: (+420) 596 657 111 Fax: (+420) 596 612 666  
[www.pod.cz](http://www.pod.cz)



**Ředitelství vodních cest ČR**  
Vínohradská 184/2396, 130 52 Praha 3  
tel.: +420 267 132 801 fax: +420 267 132 804  
e-mail: [rvccr@rvccr.cz](mailto:rvccr@rvccr.cz) • [www.rvccr.cz](http://www.rvccr.cz)



**VODNÍ CESTY a.s.**  
projektová a inženýrská činnost  
Na Pankráci 57, 140 00 Praha 4  
Tel.: 261 222 834, Fax: 261 223 492  
e-mail: [info@vodnicesty.cz](mailto:info@vodnicesty.cz)



**VŽDY OPTIMÁLNÍ ŘEŠENÍ**  
projektové, konzultační a inženýrské služby pro vodní hospodářství,  
životní prostředí a infrastrukturu  
[www.sweco.cz](http://www.sweco.cz) SWECO

PRAHA Táborská 31 Tel. 291 102 242 <a href="mailto:paha@sweco.cz">paha@sweco.cz</a>	BRNO Minská 19 Tel. 541 214 973 <a href="mailto:brno@sweco.cz">brno@sweco.cz</a>	OSTRAVA Varenská 49 Tel. 596 638 329 <a href="mailto:ostava@sweco.cz">ostava@sweco.cz</a>	ČESKÉ BUDĚJOVICE Zátkovo nábreží 7 Tel. 395 103 611 <a href="mailto:c.budajovice@sweco.cz">c.budajovice@sweco.cz</a>
--	---	--	---



**Pöyry Environment a.s.**  
Botanická 834/56, 602 00 Brno  
Tel.: +420 541 554 111 Fax: +420 541 211 205  
[www.poyry.cz](http://www.poyry.cz)



**ZAKLÁDÁNÍ STAVEB®**  
Zakládání staveb, a.s.  
K Jezu 1, P. O. Box 21 • 143 01 Praha 4  
Tel.: 244 004 111  
[www.zakladani.cz](http://www.zakladani.cz)



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

**METROSTAV**



**Váš silný partner pro malé i velké stavby**  
**PSG – International a.s.**  
Lomnického 1705/9, 140 00 Praha 4  
Tel.: +420 225 985 800, fax: +420 225 985 801  
e-mail: [paha@psg.cz](mailto:paha@psg.cz) • [www.psg.eu](http://www.psg.eu)



**P&S®**  
akciová společnost  
Na Pankráci 53, 140 00 Praha 4  
Tel.: 2 4141 0302, e-mail: [p-s@volny.cz](mailto:p-s@volny.cz)  
[www.p-s.cz](http://www.p-s.cz)



Váňovská 528, 589 16 TŘEŠŤ  
Tel.: 56 721 4241-4, Fax: 56 721 4034  
e-mail: [info@podzimek.cz](mailto:info@podzimek.cz)  
[www.podzimek.cz/synove](http://www.podzimek.cz/synove)



Čenkovská 1060, 589 01 TŘEŠŤ  
Tel.: 567 214 550-1, Fax: 567 214 040  
e-mail: [strojirny@podzimek.cz](mailto:strojirny@podzimek.cz)



**ČSPL a.s.**  
K. Čapka 211/1  
405 91 Děčín I  
e-mail: [info@cspl.cz](mailto:info@cspl.cz)

**ČSPL**



170 00 Praha 7, Jankovcova 6,  
tel.: 266 797 146, 266 797 119  
fax: 220 802 857, e-mail: [info@czechports.cz](mailto:info@czechports.cz)  
[www.ceskepristavy.cz](http://www.ceskepristavy.cz)



**EVROPSKÁ VODNÍ DOPRAVA-SPED., s.r.o.**  
Nad Vavrouškou 696/19, 181 00 Praha 8

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



Rybalkova 10, 120 00 Praha 2  
Tel.: 602 323 988  
Fax: 604 256 965  
e-mail: [rezervace@lodmoravia.cz](mailto:rezervace@lodmoravia.cz)



Spoolečnost skupiny VINCI CONSTRUCTION  
**SMP CZ, a.s.**  
Evropská 1692/37, 160 41 Praha 6  
[www.smp.cz](http://www.smp.cz)



**ČESKÉ PLAVEBNÍ A VODOCESTNÉ SDRUŽENÍ**



**Partner profesionálů**  
prodej, servis, náhradní díly, financování, pronájem

**AGRI TOKO a.s.**  
Rudice u Uherského Brodu  
tel. centrála: 572 613 660  
email: [toko@toko.cz](mailto:toko@toko.cz) [www.toko.cz](http://www.toko.cz)



**HEIDELBERGCEMENT Group**  
Mokrá 359, 664 04 Mokrá  
Tel: +420 544 122 111 Fax: +420 544 122 571  
[cmsterk@cmsterk.cz](mailto:cmsterk@cmsterk.cz) [www.cmsterk.cz](http://www.cmsterk.cz)



**WELL Consulting, s.r.o.**  
Babice nad Svitavou 339, 664 01  
e-mail: [info@wellcon.cz](mailto:info@wellcon.cz)  
[www.wellcon.cz](http://www.wellcon.cz)



Jihomoravský kraj



Zlínský kraj



Olomoucký kraj



Moravskoslezský kraj



Pardubický kraj



Středočeský kraj

## VODNÉ CESTY VODNÍ CESTY A PLAVBA

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

### WASSERSTRASSEN

### UND BINNENSCHIFFFAHRT

Eine Zeitschrift für die ökologischen, ökonomischen und technischen Aspekte des Wassertransportes und Wasserstrassen in der ČR, in Europa und anderen Kontinenten.

### WATERWAYS

### AND INLAND NAVIGATION

A magazine for ecology, management and technical aspects of inland shipping and waterways in the Czech Republic, Europe and on other continents.

#### REDAKČNÍ RADA

Ing. Jiří Aster; Ing. Miloslav Černý; Ing. Petr Forman;  
Ing. Jiří Friedel; Lukáš Hradský; Doc. Ing. Pavel Jurášek, CSc.;  
Ing. Jan Kareis, Ph.D.; Tomáš Kolařík; Ing. Jiří Kremsa;  
Ing. Josef Podzimek; Ing. Milan Raba; Ing. Jan Skalický;  
Ing. Michael Trnka, CSc.; Ing. Jan Vlček.

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

Die Artikel werden nach Wunsch des Autors in tschechisch oder slowakisch, in deutsch und englisch veröffentlicht. Die nicht geforderten Manuskripte und Lichtbilder werden nicht zurückgesandt. Die Artikel werden redaktionsgemäß angepasst und dürfen auch verkürzt werden.

The authors can write in Czech or Slovak, German or English. Submitted originals are not returned unless requested. Contributions are edited and may be abridged.

#### PLAVBA A VODNÍ CESTY o.p.s.

Na Pankráci 53  
140 00 Praha 4  
Fax: 241 409 467  
e-mail: vodnicesty@seznam.cz  
www.d-o-l.cz

#### Objednávky a inzerce:

Tomáš Kolařík, tel.: 725 793 793  
Jazyková úprava: Dr. Jan Mazáč

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

DTP, tisk: PRESTO s.r.o.

Podávání novinových zásilek povoleno  
Ředitelstvím pošt Praha  
čj. NP 415/1994 ze dne 25. 2. 1994

## OBSAH

75 let zkušeností a zapálení pro vodní stavby, to je Josef Podzimek Ing. Jan Skalický .....	2
Vnitrozemská vodní doprava v České republice a možnosti jejího rozvoje Doc. Ing. Pavel Jurášek, CSc. ....	4
Podzimek – 75 Ing. Petr Forman .....	11
100 let zdymadla Roudnice nad Labem 1912–2012 Ing. Jindřich Zídek, Ing. Pavla Hajdinová .....	20
Ing. Tomáš Vaněk – 21 let v čele Povodí Labe Ing. Jiří Kremsa .....	24
Luděk Čidlina se stává rentiérem Jaroslav Bimka .....	26
Otevření sportovního lodního výtahu na Orlíku odstartovalo sezónu na Vltavě Ing. Jan Skalický .....	29
Nové atrakce na horní Vltavě Tomáš Kolařík .....	29
Vodní stavby sbírají ocenění Ing. Jan Bukovský, PhD. ....	30
Květen – měsíc kongresů Bc. Václav Straka .....	31
Na jihu Čech vzniká zajímavá tradice Bc. Václav Straka .....	32
Osobní lodní dopravci z celé ČR se sešli v Purkarcích Jaroslav Martinek, Jaroslav Gejdoš .....	33
Novinky na Baťově kanálu: opravené plavební komory, nová přístaviště a více lodí Ing. Jiří Macík .....	34
Největší česká kajutová loď MS Florentina Tomáš Kolařík .....	36
Jachty možná za pár let vyplují na Odru Z domácího tisku .....	39
Lodě na vodě 2012 Petr Kotek .....	40
Valná hromada Sekce vodní dopravy Ing. Milan Raba .....	41
Pozvánka na I. International Transport Film Fest Karel Řepa .....	42
Činnost Českého plavebního a vodocestního sdružení v roce 2011 Doc. Ing. Pavel Jurášek, CSc. ....	43
Europoslanci jednali v Děčíně o transevropských dopravních sítích Stijn Croes, Klára Šubrtová .....	45
Otevřený dopis premiérovi Petrovi Nečasovi ve věci splavnosti Labe .....	46
Před 110 lety se narodil Ing. Josef Kurc Ing. Josef Podzimek .....	48
Život není takový - je úplně jiný (46) Ing. Josef Podzimek .....	49

Titulní strana: HARMONIE - legendární hora Říp, překrásná česká krajina a labská vodní cesta, po které pluje největší česká kajutová loď MS Florentina Zdroj: MS Florentina

# 75 let zkušeností a zapálení pro vodní stavby, to je Josef Podzimek

**Ing. Jan Skalický** - ředitel Ředitelství vodních cest ČR

Letošní květen se nesl ve znamení významného životního jubilea. Jeden z nejvýznamnějších představitelů světa vodních cest, staveb a plavby v Čechách, na Moravě a ve Slezsku, ale i na Slovensku, Ing. Josef Podzimek, oslavil 75. narozeniny. Jeho elán, tah na branku a spousta nápadů, by mu mohl závidět i kdekterý třicátník. Mě se dostalo té cti, poznat ho a přesvědčit ho, že chci pokračovat v realizaci jeho progresivních myšlenek.

**Vážený pane Podzimku,**

když jsme se viděli poprvé v červnu loňského roku, měl jste mne možná za snílka a šílence. Od té doby jsme spolu hodně mluvili a já dosáhl alespoň části z toho, co jsem na začátku sliboval. Velice si vážím Vašeho přátelství, které mi dává možnost alespoň trochu nahlédnout do bohaté historie rozvoje vodních cest a vodních staveb, kterou jste tvořil, a připojit se k řadě významných osobností, které stanuli po Vašem boku.

Přeji Vám i Vaší ženě, která je letos též jubilkou, hodně zdraví a ještě mnoho spokojených let. **Ať dál**

**neutuchá Vaše energie a zápal pro vodu!** Já i celé Ředitelství vodních cest ČR uděláme vše pro to, abyste se mohl spolu s námi radovat z dalších povedených staveb, v jejichž realizaci oba věříme a o jejichž prospěšnosti pro naši republiku nepochybujeme. Tím samozřejmě s nadsázkou to samé přeji i vodním cestám, pro něž je Vaše podpora a nadšení nenahraditelným zdrojem energie v dalším boji s nevěřícími a nepřejícími.

Vážený pane Podzimku,

nebudu se tu rozepisovat o Vašich dosavadních úspěších a činnosti. Jednak by se z úvodníku stal mnoha set stránkový článek, jednak jsou tu povolanejší, takže tuto výsadu přenechám Petrovi Formanovi, jehož krásný článek si čtenáři mohou přečíst na jiném místě tohoto čísla. Jen o jednom se zmíním. A tím je **vodní koridor Dunaj-Odra-Labe**. Bez Vás a Vašich nejbližších spolupracovníků, bychom dnes již o projektu nic nevěděli nebo ho nepravem považovali za nerealizovatelný. Ještě jednou Vám na tomto místě moc děkuji za dosavadní dílo, přátelství, důvěru a pomoc, kterou nám všem na vodě poskytl.



*Technický rozvoj Povodí Vltavy inicioval a navrhoval modernizaci plavebních komor v Praze na Štvanici u Helmovského jezu. Šlo o celkovou rekonstrukci plavební komory v rámci budování trasy metra, včetně dolních vrat membránového typu. V pravém rameni Vltavy byl pevný Helmovský jez nahrazen podpíranou jezovou klapkou pro převádění velkých vod a pro vznik variabilní sportovní slalomové dráhy. Pro tu bylo vytvořeno nové dno pro umístění pryžových vaků. Střední pilíř byl připraven pro zpětný výťah pro sportovní lodě. Byla realizována pouze stavební část, a návrh na pohyblivý jez v hlavním řečišti Vltavy zůstal pouze na papíře*



# ŘEDITELSTVÍ VODNÍCH CEST ČR

## Závazná rozhodnutí k rozvoji vodních cest ČR

USNESENÍ VLÁDY ČESKÉ REPUBLIKY ze dne 14. března 2012 č. 155 ke Zprávě o stavu vnitrozemské vodní dopravy v České republice a možnostech jejího rozvoje

USNESENÍ POSLANECKÉ SNĚMOVNY PARLAMENTU ČESKÉ REPUBLIKY ze dne 15. prosince 2011 č. 948 k Labské vodní cestě

USNESENÍ VLÁDY ČESKÉ REPUBLIKY ze dne 19. ledna 2011 č. 49 k prověření potřebnosti průplavního spojení Dunaj - Odra - Labe

MEMORANDUM o spolupráci na přípravě realizace Oderské vodní cesty na úseku Kožle - Ostrava ze dne 12. 4. 2000 s Dodatkem z 28. dubna 2010

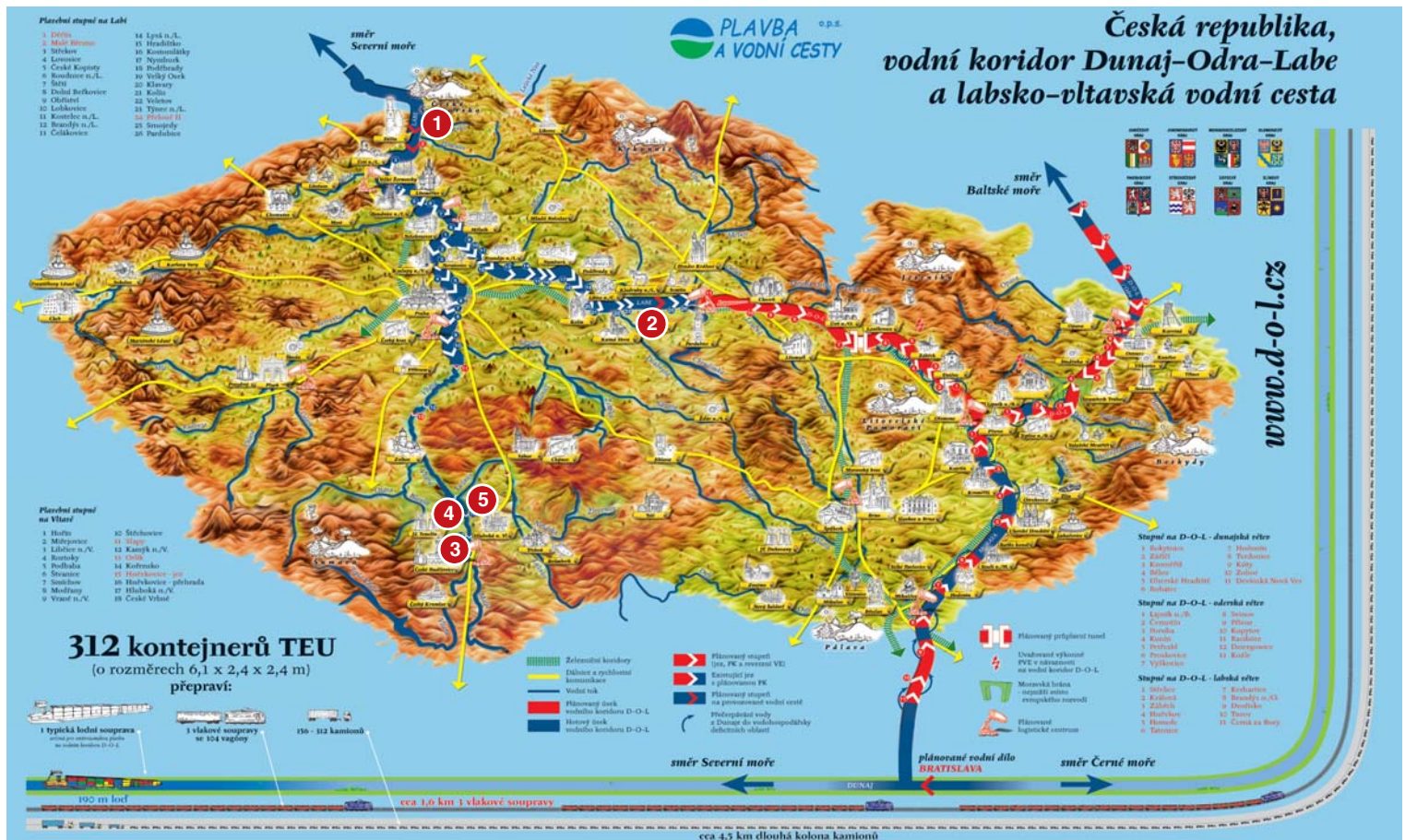
REZOLUCE č. 1473 Parlamentního shromáždění Rady Evropy z 25. listopadu 2005 - Evropské vodní cesty: Průplav Dunaj-Odra-Labe v ohnisku zájmu

USNESENÍ VLÁDY ČESKÉ REPUBLIKY ze dne 23. března 2005 č. 337 ke zlepšení plavebních podmínek na dolním Labi



ŘVC ČR - státní investor, jehož posláním je

- vytváření koncepce rozvoje vodních cest
- příprava a realizace staveb infrastruktury vodních cest
- zlepšování parametrů splavnosti 315 km dopravně významných vodních cest sítě TEN-T - Labe, Vltava
- zlepšení plavebních podmínek na Labi od státní hranice do Ústí nad Labem - Plavební stupeň Děčín
- splavnění Labe do Pardubic
- obnovení splavnosti Vltavy do Českých Budějovic
- rozvoj infrastruktury pro turistickou a rekreační plavbu
- podpora a propagace vodních cest ČR
- provoz servisního plavidla



ŘVC ČR  
 Vinohradská 184  
 130 52 Praha 3  
 tel.: 267 132 801  
 fax: 267 132 804  
 e-mail: rvccr@rvccr.cz  
 www.rvccr.cz

# Vnitrozemská vodní doprava v České republice a možnosti jejího rozvoje

Doc. Ing. Pavel Jurášek, CSc. – předseda Českého plavebního a vodocestného sdružení

Vnitrozemská vodní doprava je jedním z druhů pozemní dopravy (železniční, silniční a vnitrozemská vodní), který je nejšetrnější k životnímu prostředí a tudíž i nejekologičtějším druhem pozemní dopravy. V přímých přepravách je i druhem nejekonomičtějším. Tato skutečnost je potvrzena jejím postavením ve vyspělých státech Evropské unie (zejména Německo, Nizozemsko a Belgie), kde v dělbě dopravní práce dosahuje až 20% přepravního výkonu. Kromě výše uvedeného vodní doprava vykazuje minimální hlučnost, nízký podíl emise plynů do ovzduší a téměř nezastupitelná je v přepravě zásilek o velkých rozměrech a hmotnosti. Příznivý vliv má i na okysličování vody při plavbě a tím vytváření čistější vody pro život vodních živočichů. Nevýhodou této dopravy, zejména v České republice je malá hustota sítě vodních cest. Je proto třeba zlepšovat plavební podmínky na našich vodních tocích, prostřednictvím technicky propracovaných staveb, nejméně rušivě zasahujících do okolní krajiny. Vodohospodářští projektanti, kteří jsou dědici kulturního inženýrství, přednášející na Českém vysokém učení technickém, jsou toho zárukou.

V poslední době se problematika vodní dopravy dostává i do popředí zájmu v České republice, o čemž svědčí její projednávání v Poslanecké sněmovně Parlamentu České republiky usnesení č. 948/2011 a usnesení vlády České republiky č. 155/2012.

Podkladem pro **usnesení vlády České republiky č. 155 ze dne 14. března 2012 ke Zprávě o stavu vnitrozemské vodní dopravy v České republice a možnostech jejího rozvoje** (dále jen zpráva) je předmětná zpráva, kterou vzala vláda svým usnesením na vědomí a která je základem tohoto článku.

## Aktuální stav a budování dopravní infrastruktury vodní dopravy

Ve zprávě je podstatná část věnována aktuálnímu stavu a budování dopravní infrastruktury se zaměřením na labsko-vltavskou vodní cestu.

Labsko-vltavská vodní cesta, jako nejdůležitější vodní cesta České republiky, zajišťuje zbožíovou obslužnost významných hospodářských oblastí České republiky a současně dostupnost významných hospodářských oblastí ostatních států Evropy včetně napojení na námořní přístavy prostřednictvím ekologického dopravního oboru s nízkou energetickou náročností. S ohledem na skutečnost, že vodní doprava nabízí nízké přepravní tarify, je důležitá také pro konkurenceschopnost domácích vývozců a pro cenu zboží pro domácí konečné spotřebitele, je tedy zřejmý zájem, aby maximální objem přeprav byl realizován vodní dopravou.

Vodní doprava na Labi se však v České republice, především v posledních deseti letech, obtížně vyrovnává se specifickým problémem vnitrostátních vodních cest, s kterým se nesetkávají konkurenční dopravní obory, a to zásadnímu



Konvoj lodí na Labi v Děčíně tažený remorkérem Beskydy

kapacitnímu zúžení v kritickém čtyřicetakilometrovém úseku Labe od Ústí nad Labem po státní hranici se Spolkovou republikou Německo. Tento úsek (dolní Labe), závislý na celkové hydrologické a zejména vodohospodářské bilanci v celém povodí, zásadně znehodnocuje doposud realizovanou infrastrukturu na vodním toku Labe a Vltavě (v aktuálních cenách cca 160 mld. Kč). V některých letech tak nebylo možné realizovat mezinárodní vodní dopravu za ekonomických podmínek po více než 200 dnů v kalendářním roce. Vyjma tohoto kritického úseku existuje v České republice fungující dopravní systém labsko-vltavské vodní cesty od Chvaletic a Třebenic (Slapská přehrada) po město Ústí nad Labem, tvořený 31 plavebními stupni, nezávislých na vnějších přírodních podmínkách (cca 260 km). Aby dosud investované prostředky měly smysl, je nutné dobudovat infrastrukturu stavby vodní dopravy Plavební stupeň Děčín a Plavební stupeň Přelouč II. Zachování podmínek pro plavbu na labské vodní cestě je vyjádřeno i dopisem Spolkové republiky Německo, která České republice potvrdila, že i po reformě Spolkové správy vodních cest a plavby bude i nadále dodržovat Společné prohlášení úmyslu o spolupráci a dopravních cílech a opatřeních na labské vodní cestě až do plavebního stupně Geesthacht u Hamburku z roku 2006. Pro Spolkovou republiku Německo je i nadále vodní tok Labe významnou tepnou nákladní vodní dopravy a bude i nadále pokračovat ve zlepšování splavnosti opatřeními pro údržbu na německé straně.

Rozhodujícím materiálem, kromě řady mezinárodních dokumentů, který mapuje potenciál vodní dopravy pro Českou republiku je Expertní studie zlepšení plavebních podmínek na Labi v úseku Ústí nad Labem-státní hranice ČR/SRN-Plavební stupeň Děčín, zbožíové proudy a dopravní koridory mezi Českou republikou a Evropou. Tato studie v úvodu analyzuje jednotlivé zbožíové proudy z a do České republiky. Následně pak detailně analyzuje možnost rozvoje jednotlivých dopravních oborů v České republice vzhledem k nevyužitému potenciálu vnitrozemské vodní dopravy, a také ke stále zvětšujícímu se přepravnímu objemu zboží.

Expertní studie prokázala, že podstatné zvyšování přepravy po železnici ve směru na Hamburk a do ostatních severovýchodních námořních přístavů není bez velkých investic do železniční infrastruktury do budoucna možné.

# VLÁDA ČESKÉ REPUBLIKY



## USNESENÍ

### VLÁDY ČESKÉ REPUBLIKY

ze dne 14. března 2012 č. 155

ke Zprávě o stavu vnitrozemské vodní dopravy v České republice  
a možnostech jejího rozvoje

Vláda

**I. bere na vědomí** Zprávu o stavu vnitrozemské vodní dopravy v České republice a možnostech jejího rozvoje, uvedenou v části III materiálu č.j. 188/12;

**II. souhlasí** s rozvojem vnitrozemské vodní dopravy v České republice;

**III. ukládá**

1. ministru dopravy

a) vytvářet trvale podmínky pro možnost aplikování podpory vodní dopravy v rámci programu NAIADES (Navigation and Inland Waterway Action and Development in Europe),

b) pokračovat v přípravě Plavebního stupně Děčín a Plavebního stupně Přelouč II a činit kroky vedoucí k realizaci těchto staveb a o této spolupráci informovat vládu vždy ke dni 31. prosince každého kalendářního roku,

c) předložit vládě do 31. prosince 2014 návrh modelu financování staveb i s využitím mimorozpočtových zdrojů,

d) poskytnout finanční podporu provozu motorového remorkéru Beskydy v rámci rozpočtové kapitoly Ministerstva dopravy, a to do doby vypsání veřejné soutěže na zajištění dopravních potřeb státu ve veřejném zájmu vodní dopravou,

2. ministru dopravy zpracovat ve spolupráci s ministry životního prostředí, zemědělství a pro místní rozvoj komplexní dopravní a environmentální analýzu dopravního (vodního) koridoru Dunaj - Odra - Labe a jeho přínosů a dopadů na zájmy České republiky v členění na jednotlivé větve i jako celek a zajistit komplexní projednání záměru a jeho možných dopadů s představiteli sousedních států a s Evropskou komisí a informovat o tomto projednání vládu do 31. prosince 2013.

Provedou:

ministři dopravy,  
životního prostředí,  
pro místní rozvoj,  
zemědělství

Na vědomí:

hejtmani  
Ústeckého kraje,  
Středočeského kraje,  
Pardubického kraje,  
Královéhradeckého kraje,  
Olomouckého kraje,  
Moravskoslezského kraje,  
Jihomoravského kraje,  
Zlínského kraje

Předseda vlády

RNDr. Petr Nečas, v. r.

*Parlament České republiky*  
**POSLANECKÁ SNĚMOVNA**  
**2011**  
*6. volební období*

**948**  
**USNESENÍ**  
*Poslanecké sněmovny*  
*z 32. schůze 15. prosince 2011*

k Labské vodní cestě

Poslanecká sněmovna

**I. pokládá** rozvoj vodních cest v České republice za strategickou příležitost z hlediska národohospodářského i regionálního rozvoje České republiky;

**II. žádá** vládu o předložení souhrnné informace o stavu realizace plavebních stupňů na Labi (Děčín – Přelouč), a to do 30. 6. 2012.

Miroslava Němcová v.r.  
předsedkyně Poslanecké sněmovny

Jiří Dolejš v.r.  
ověřovatel Poslanecké sněmovny

**Také kapacita silniční dopravní cesty nebude dle zmíněné studie stačit poptávce po přepravě z a do severomořských přístavů již v roce 2025**, nehledě na obecně nežádoucí přesun přeprav na silnici po vyčerpání kapacitních možností železniční dopravní cesty.

**V tomto případě je nutné zabývat se jinou dopravní cestou, než je železniční. Jelikož s objemnou leteckou přepravou zboží lze těžko počítat, zbývá, v případě České republiky, jediné vnitrozemská vodní cesta. Ovšem jediné taková, která je spolehlivá a umožňuje ekonomicky přijatelné vytěžování plavidel.**

Bez zlepšení plavebních podmínek na úseku řeky Labe (Střekov-Hřensko) nelze, alespoň částečně, omezit růst silniční dopravy a ani uspokojit výhledovou poptávku po přepravě. Pokud růst poptávky po přepravě bude pomalejší než v uvedené prognóze studie, pak k popsáným jevům stejně dojde, jen o několik let později.

**Realizací připravených vodních děl na řece Labi je možné získat v nejbližších letech přepravní kapacitu do severních námořních přístavů minimálně ve výši 8,5 mil. t/rok, což by mělo podstatný vliv na budoucí výhledový deficit ostatních dopravních oborů. Dále spolehlivou labskou vodní cestou by bylo možné zajišťovat přepravu strategických energetických surovin (uhlí, LNG) a kontejnerů.**

Blíže byla tato studie rozvedena na stránkách tohoto časopisu č. 4/2010 (Jurášek – Řešení plavebních podmínek na pohraničním úseku dolního Labe v celoevropských dopravních souvislostech).

Územní ochrana vodní dopravní infrastruktury je zajišťována prostřednictvím Politiky územního rozvoje České republiky a územně plánovací dokumentace.

Spolehlivost vodní dopravy a omezení nebo vyloučení plavebně nepříznivého období je z pohledu mezinárodní

důvěryhodnosti České republiky v oblasti vodní dopravy klíčovým faktorem. Dosažení těchto podmínek je možné realizací dvou staveb: Plavebního stupně Děčín (zdy-madla s jezem, plavební komorou a malou vodní elektrárnou) a Plavebního stupně Přelouč II (plavební komora s plavebním kanálem u existujícího jezu). Udržitelnost vodní dopravy mezi Českou republikou a severomořskými přístavy je v souladu s politikou Evropské unie. Česká republika v současnosti jako jediný stát Evropské unie nemá plnohodnotnou vodní cestu k námořním přístavům.

Dopravní politika České republiky pro léta 2005–2013 uvádí, že vzhledem k přepravním vzdálenostem má v ČR perspektivu zejména mezinárodní vodní doprava po labské vodní cestě jako cenový regulátor k ostatním druhům dopravy na tomto nejvýznamnějším nákladním dopravním koridoru do západní Evropy a zámoří, mj. i díky bezplatnému užívání přirozeně splavné vodní cesty. Vodní doprava má nezastupitelnou úlohu při dovozu a vývozu nadrozměrných nákladů, jejichž přeprava by ostatními druhy dopravy nebyla fyzicky nebo ekonomicky možná. Toto konstatování je deklarací efektivnosti výstavby vodní infrastruktury labské vodní cesty, čímž dojde zejména výstavbou Plavebního stupně Děčín. Následná předpokládaná úspora vznikající z role cenového regulátora dopravních relací je cca 4,2 mld. Kč/rok. Úspora je vypočítána na základě tržních cen dopravního trhu.

Cílem projektu **Plavební stupeň Děčín** je stabilizace a zlepšení plavebních podmínek (ponorů) strategického úzkého místa sítě vodních cest při napojení na vodní cesty sítě Evropské unie, jež je posledním regulovaným úsekem vodních cest ČR, kde ponor závisí na aktuálním průtoku v řece. Vyřešení stabilních plavebních podmínek tohoto úseku je základním předpokladem pro širší uplatnění vodní dopravy v mezinárodních přepravách jak ná-





*Překlad nadměrného nákladu v Děčíně - Loubí*

kladů, tak osobní dopravy i v přeshraniční rekreační plavbě. Cílem je dosažení následujících parametrů:

- maximální zkrácení délky trvání přerušení plavby z důvodu nedostatečných vodních stavů, normativní úroveň – minimální ponor 140 cm po 345 dnů v průměrně vodním roce, zvýšení využitelných ponorů vedoucích k vyšší efektivnosti provozu vodní dopravy – zajištění parametru ponoru 220 cm po 180 dnů v průměrně vodním roce,

- odstranění plavebních úžin na řešeném úseku.

Současné plavební poměry na navazujícím německém regulovaném Labi jsou příznivější zejména díky podstatně nižšímu podélnému sklonu dna řeky. Zatímco v úseku od Střekova po Hřensko je podélný sklon dna 0,43 až 0,60 (max. 0,80) promile, činí maxima sklonu na navazujícím německém Labi pod Hřenskem 0,12 až 0,36 promile. To umožňuje zvýšení ponoru při srovnatelných průtocích o cca 20 cm, což nelze na našem území využít.

Projekt Plavební stupeň Děčín svou realizací zajistí podporu zaměstnanosti vázané jak na samotnou výstavbu, tak ale zejména na provoz a rozvoj návazných oblastí hospodářství (celoroční dostupnost obou děčínských přístavů Loubí a Rozbělesy a loděnice Křešice s výrobou říční-námořních lodí). Vzroste přirozené konkurenční prostředí a bude v souladu s evropskou dopravní politikou podpořena plná multimodalita. Jako příklad obdobného možného významu vodní dopravy pro vnitrozemský stát lze uvést Švýcarsko, kde vodní doprava zajišťuje 15 % zahraničního obchodu a do námořního přístavu je cesta o 180 km delší než mezi Českou republikou a přístavem Hamburkem.

Součástí projektu je i malá vodní elektrárna, osazená 2 Kaplanovými turbinami. Projektant byl při návrhu omezen šířkou údolí Labe, která byla, kromě dalších souvisejících stavebních objektů, dále omezena potřebným biokoridorem. Takováto sestava 2 turbín je obvyklá a zcela odpovídá rozmezí maximálního a minimálního průtoku. Součástí je funkční rybní přechod.

Druhý nejdůležitější projekt, který prodlouží vodní cestu do veřejného logistického centra Pardubice je **Plavební stupeň Přelouč II**. Dostupnost levné vodní cesty uprostřed České republiky významným způsobem ovlivní logistiku a ceny na českém dopravním trhu s vývozem a dovozem. Vedle jezu postaveného ve 20. letech

20. století bude postaven 3,2 km dlouhý plavební kanál s plavební komorou, překonávající poslední nesplavný úsek, jenž prodlouží souvislou labskou vodní cestu o 33 km. V současné době je labská vodní cesta splavná až do závodového přístavu Chvaletice, kde se nachází malé obchodní překladiště, nevyužívané překladiště elektrárny a loděnice.

U tohoto dlouho připravovaného projektu je nutné ještě uvést, že i výstavbou samotného vodního díla stupeň Přelouč II dojde k napojení aglomerace okolí velkých měst Pardubice a Hradec Králové. Což je doloženo snahou Pardubického kraje, který připravuje výstavbu veřejného logistického centra právě s napojením přístavu Pardubice. Napojením zmíněných aglomerací plnohodnotnou vodní cestou tak vnitrozemská vodní doprava v České republice získá velmi zajímavý ekonomický potenciál v dopravní relaci Děčín-Praha-Pardubice. Významnost těchto dopravních směrů je jasně doložena i výstavbou a využitím silničních i železničních dopravních cest, které jsou v určitém zjednodušení s vodní cestou souběžné.

**Pro hodnocení efektivnosti projektů vodní dopravní infrastruktury** je použito analýzy CBA (Cost Benefit Analysis). Analýza nákladů a výnosů slouží k hodnocení investic projektů. Jejím účelem je vyčíslit nejen finanční náklady na realizaci investičního záměru a výnosy, které z něj prostředně plynou zřizovateli, ale současně i finančně zhodnotit všechny další společenské přínosy (např. zlepšení zdravotního stavu obyvatel, oživení turistického ruchu, vliv na životní prostředí atd.) které projekt přinese pro místní obyvatele, obec, stát. Analýza CBA tak umožňuje hodnotit výhodnost investic i u projektů, které výsledně nepřinášejí zisk (projektů veřejného charakteru). Díky převedení nepřímých užitek na finanční částky je možné hodnotit vhodnost finanční investice, i když je jejím hlavním účelem společenský užitek a ne finanční návratnost.

Výsledkem CBA analýzy pak je několik dále uvedených standardních ukazatelů, které umožňují srovnávat projekty vzájemně mezi sebou. Sady těchto ukazatelů jsou výsledkem jak finanční (pouze přímá finanční investice a provozní příjmy), tak ekonomické analýzy (i nepřímé společenské benefity) investičního záměru. Jedná se o tyto ukazatele:

- Čistá současná hodnota (NPV).** Čistá současná hodnota stavu projektového ve srovnání se stavem výchozím je sumou všech diskontovaných čistých výnosů. Čím je vyšší NPV, tím větší je ekonomický přínos navrhované investiční akce ve srovnání se stavem výchozím.

- Vnitřní výnosové procento (IRR).** Vnitřní výnosové procento je diskontní míra, při které je čistá současná hodnota (NPV) rovna 0.

- Rentabilita nákladů (BCR).** Rentabilita (míra výnosu) vynaložených investičních nákladů. Ukazatel vyjadřuje rentabilitu investičních nákladů při dané diskontní míře a celkové stanovené době hodnocení.

Pro výpočet ukazatelů efektivnosti jsou kvantifikovány náklady a přínosy projektů na základě pravidel oborového kalkulačního vzorce. Do tohoto hodnocení se zahrnují nejen efekty projektu v rámci vnitrozemské vodní dopravy, ale také dopady přesunu přepravních objemů mezi jednotlivými druhy dopravy.

**Ekonomické hodnocení efektivnosti Plavebního stupně Děčín a Plavebního stupně Přelouč II** bylo vypracováno společně na sérii staveb prodloužení splavnosti Labe do města Pardubic a na investiční akci Plavební stupeň Děčín. Společné posouzení obou záměrů je nezbytné s ohledem na jejich vzájemně se doplňující funkci. Konkrétně realizace prodloužení splavnosti řeky Labe do Pardubic vyžaduje zároveň stabilizaci plavebních podmínek v místě vstupu vodní cesty na území České republiky, aby

bylo možné efektivní využívání přístavu Pardubice pro zahraniční přepravy, které na labské vodní cestě převažují. Snížené parametry, resp. občasné přerušení plavby v úseku Děčín-Střekov bude využívání přístavu Pardubice určitým způsobem omezovat, ale s ohledem na trvalou dostupnost přístavů v Děčíně bude možné v období přerušení plavby zajistit náhradní přepravy pozemní dopravou, aniž by došlo k trvalé ztrátě zájmu přepravců.

Výchozím stavem je stávající labská vodní cesta v hraničním profilu, která je splavněná regulačními úpravami a dochází zde často k dlouhým obdobím nízkých využitelných ponorů vedoucích až k zastavení nákladní plavby. Navazující kanalizovaná labská vodní cesta je splavná až po závodový přístav ve Chvaleticích. Tento přístav není veřejného charakteru a má jen omezené dopravní napojení a nezbytné zázemí a nachází se mimo průmyslovou a sídelní aglomeraci, což má za následek jeho zcela minimální využití. Rovněž ostatní přístavy na středním Labi nad Mělníkem jsou pro svůj charakter pouze lokálního významu a většina přeprav se tak realizuje přes přístav Mělník nebo jiné přístavy blíže k hranici. Kromě přímého dopadu na cenu přepravy zboží má tato situace za následek intenzivní využívání pozemních druhů dopravy s negativními externími dopady podél vodní cesty.

Vyhodnocení přínosů bylo provedeno ve 3 základních variantách. Varianta A. kalkuluje přínosy na základě marketingových analýz zpracovaných pro Ředitelství vodních cest ČR v roce 2004. Ze současného vývoje přeprav lze konstatovat, že je lze i nadále považovat za reprezentativní. Varianta B. započítává socioekonomické přínosy nákladní dopravy v zahraničních přepravách ve výši vykalkulované ve studii Rozšíření ekonomického výpočtu k projektu Doplněk k ekonomické části Dokumentace pro územní řízení Plavebního stupně Děčín o vodní elektrárnu, která byla vypracována v měsíci lednu roku 2006. Přínosy přeprav do Pardubic jsou převzaty z varianty A. Dále jsou z hodnocení vypuštěny přínosy z externalit, osobní a rekreační plavby a ze souvisejících ekologických opatření. Varianta C. představuje srovnávací výpočet citlivosti ekonomické efektivity projektu na snížení přínosů z nákladní plavby. Vykalkulována byla minimální výše těchto přínosů (s využitím vstupů a podmínek varianty B) tak, aby ekonomická efektivnost dosahovala limitní výše (vnitřní míra výnosu IRR = 5 % apod.).

Ekonomické hodnocení bylo zpracováno a ministerstvem dopravy schváleno již v roce 2006, avšak lze toto hodnocení považovat za stále vypovídající. Se zvyšující se cenovou hladinou v České republice se s menšími odchylkami zvyšuje jak nákladová, tak i výnosová stránka projektu. Tento fakt je doložen i aktualizovaným výpočtem ekonomické efektivity v rámci studie proveditelnosti Plavebního stupně Děčín. Oba výpočty celospolečenské výhodnosti záměru byly velmi pozitivní.

Závěry ekonomické analýzy z roku 2006 jsou následující; pro úplnost uvádíme výše zmíněné výkazy pro každou variantu zvlášť:

Varianta A.

Čistá současná hodnota (NPV) ..... 5 226 mil. Kč,  
Vnitřní výnosové procento (IRR) ..... 10,04 %  
Rentabilita nákladů (BCR) ..... 2,25  
Diskontovaná doba návratnosti (po uvedení do provozu) ... 14 let

Varianta B.

Čistá současná hodnota (NPV) ..... 4 299 mil. Kč,  
Vnitřní výnosové procento (IRR) ..... 9,56 %  
Rentabilita nákladů (BCR) ..... 2,02  
Diskontovaná doba návratnosti (po uvedení do provozu) ... 14 let

Varianta C. byla modelována jako srovnávací minimalistická varianta, ve které je vykázána minimální možná výše přínosů z nákladní dopravy, aby ekonomická efektivnost dosahovala limitních hodnot, tj. ukazatele Čistá současná hodnota NPV blížíícího se 0 Kč, Vnitřní výnosové procento IRR 5,00 %, Rentabilita nákladů 1,00 a Diskontovaná doba návratnosti (po uvedení do provozu) – 30 let. V této variantě při totožných přepravních výkonech jako ve variantě B. dosahují jednotkové úspory při přepravě 1 tuny zboží pouze 42 % výše dle varianty B. Jinými slovy i při poklesu přínosů o 58 % je investice stále efektivní. Uvedené vyšetření citlivosti je pouze rámcové a pro jediný ukazatel, analogicky existuje přímá úměra i mezi ekonomickou efektivností a objemem přepravy zboží vodní dopravou apod.

Vzhledem k tomu, že vodní tok Labe je a zůstane součástí sítě TEN-T, lze s velkou pravděpodobností předpokládat, že stavba bude realizována s finanční podporou z fondů Evropské unie. Předpokládaný příspěvek fondů Evropské unie by měl činit 57,4 % z celkových investičních nákladů projektu zřezadla, u projektu výstavby malé vodní elektrárny není příspěvek fondů Evropské unie uvažován. Avšak konečná výše příspěvku bude záležet na novém programovém období fondů Evropské unie.

#### **Vodní koridor Dunaj-Odra-Labe**

Dále byla ve zprávě věnována podstatná část vodnímu koridoru Dunaj-Odra-Labe. Této problematice byla na stránkách tohoto časopisu věnována již řada článků, zahrnujících jak kladné tak i záporné názory, včetně státních rozhodnutí, vesměs ve prospěch přípravy a budování tohoto díla. Proto z předmětné zprávy vybíráme pouze ty významné.

**Vláda České republiky přijala dne 20. 7. 2009 usnesení vlády č. 929 o Politice územního rozvoje České republiky 2008. Toto usnesení vlády obsahuje pod bodem IV.4 úkol pro ministra pro místní rozvoj: Zachovávat, zajišťovat a uplatňovat ve spolupráci s ministry dopravy a životního prostředí stávající územní ochranu koridoru průplavního spojení Dunaj-Odra-Labe do doby rozhodnutí vlády o dalším postupu a předložit vládě do 31. 12. 2009 návrh způsobu další ochrany.**

Dále toto usnesení obsahuje pod bodem IV.5 úkol pro ministra dopravy, a to: Provéřit ve spolupráci s místopředsedou vlády a ministrem zahraničních věcí na mezinárodní úrovni potřebnost průplavního spojení Dunaj-Odra-Labe a zajistit projednání koridoru tohoto průplavního spojení s představiteli Polské republiky, Rakouské republiky, Slovenské republiky, Spolkové republiky Německo a s Evropskou komisí, včetně signatářů Evropské dohody o hlavních vnitrozemských vodních cestách mezinárodního významu (Dohoda AGN, přístupová smlouva a Transevropská dopravní síť TEN-T), s cílem posoudit v úplných evropských souvislostech problematiku jeho možné realizace, přepravní účinnosti a investiční náročnosti jednotlivých větví a předložit vládě do 31. 12. 2010 informaci o výsledcích tohoto prověření.

**Ke splnění výše uvedeného úkolu IV.4 došlo vypracováním a vládou schváleným usnesením č. 368 ze dne 24. 5. 2010 k návrhu způsobu další územní ochrany koridoru průplavního spojení Dunaj-Odra-Labe.** Tímto usnesením bylo uloženo členům vlády a vedoucím ústředních správních úřadů postupovat při územní ochraně koridoru průplavního spojení D-O-L formou územní rezervy v územně plánovacích dokumentacích do doby rozhodnutí vlády o dalším postupu.

**Nedošlo však ke splnění úkolu IV.4, tj. k posouzení možné realizace průplavního spojení Dunaj-Odra-Labe, přepravní účinnosti a investiční náročnosti jed-**

**notlivých jeho větví v úplných evropských souvislostech, neboť dosud nebyla zpracována analytická studie proveditelnosti tohoto záměru. Analytická studie by měla zejména řešit následující priority:**

Průzkum přepravních požadavků komodit směřujících na vodní dopravu v přepravních koridorech Balt (Štětín)-Černé moře (Bratislava)-dálný východ (Čína, Indie) a Severní moře (Hamburk)-Černé moře (Bratislava)-dálný východ (Čína, Indie), se zahrnutím přepravních proudů z (do) zemí bývalého Sovětského svazu.

Vypracování prognózy výhledových přepravních požadavků vázaných na budoucí průplavní spojení Dunaj-Odra-Labe se zahrnutím výhledových přepravních proudů ze (do) zemí bývalého Sovětského svazu včetně případného prodloužení širokorozchodné železniční trati do oblasti Bratislavy a jejího přímého napojení na Dunaj-Odra-Labe. Prognóza musí současně ověřit realnost a konkurenceschopnost přepravních řetězců jednotlivých vzorových komodit z hlediska přepravních tarifů.

Stabilizace trasy v území mezinárodního projednávání (sever/Odra-propojení Ostrava-Kožle, jih/Morava-Dunaj včetně zpracování varianty podle požadavku slovenské strany a zpracování doporučení pro výběr variant; dále mimo území mezinárodního projednání konsolidace trasy na území České republiky a Polské republiky na základě již zpracovaných podkladů (například Generel pro digitalizaci trasy).

Optimalizace trasy z hlediska environmentálních požadavků s využitím mezinárodně uznávaných expertů včetně návrhu náhradních opatření a posílení kladných vlivů.

Ověření správnosti odhadu komplexních nákladů výstavby a provozu vodního koridoru Dunaj-Odra-Labe na území všech zainteresovaných států s přihlédnutím k závěrům posledních studií.

Vypracování posouzení ekonomické efektivity záměru vodního koridoru Dunaj-Odra-Labe včetně zhodnocení ekologických a národohospodářských aspektů (například i kvantifikace přínosů D-O-L pro energetiku v oblasti obnovitelných zdrojů energie, dosažení větší energetické nezávislosti státu dovozem zkapalněného zemního plynu loděmi, zabránění povodňovým situacím a snížení povodňových škod a pro přímé i vyvolané pracovní příležitosti).

**Vypracování modelu organizačního, finančního a institucionálního zajištění přípravy a výstavby víceúčelového vodního koridoru Dunaj-Odra-Labe.**

Prověření možností zlepšení vodohospodářské bilance na jižní Moravě s využitím vody přečerpávané z vodního toku Dunaje při zahrnutí environmentálních aspektů a prověření dalších vodohospodářských aspektů včetně koordinace koridoru s plány protipovodňových opatření zejména na větví Dunaj-Odra.

Provedení SWOT analýzy (silné stránky S - Strengths, slabé stránky W - Weaknesses, příležitosti O - Opportunities, hrozby T - Threats).

Prověření dopadů územní ochrany vodního koridoru Dunaj-Odra-Labe.

Finanční náročnost této studie se odhaduje na desítky milionů Kč s ohledem na odhadnuté investiční náklady celého záměru Dunaj-Odra-Labe. Ministerstvo dopravy proto hledá finanční zdroje pro realizaci analytické studie k posouzení účelnosti a realnosti průplavního spojení (vodního koridoru) Dunaj-Odra-Labe, a to především s využitím zdrojů Evropské unie. Zmíněná studie proveditelnosti bude řešena v rámci projektu INWAPO (program Central Europe 2013). Hlavním cíle projektu INWAPO (Inland waterway and sea ports) je aktivovat nevyužitý potenciál přeprav dopravovaných vodní dopravou v centrální Evropě. Podporuje tak využití vnitrozemských

vodních cest při přepravách směrem k námořním přístavům, a to včetně analýzy možných nových spojení, a snaží se tak dosáhnout lepší integrace vodních cest do logistických řetězců Evropské unie. Projekt je zaměřen na páteřní evropskou infrastrukturu vodních cest, mezi které patří přístavy v oblasti Jaderského moře, vnitrozemské přístavy v oblasti Dunaje a vnitrozemské přístavy v Polsku a České republice. Do projektu je zapojeno 13 partnerů z dotčených zemí Evropské unie.

**V souvislosti s dalším projednáváním záměru průplavního spojení Dunaj-Odra-Labe bylo vládou České republiky přijato Usnesení vlády ze dne 19. 1. 2011 č. 49 k prověření potřebnosti průplavního spojení Dunaj-Odra-Labe, které prodlužuje termín pro předání výše zmiňované analytické studie na 31. 12. 2013. Při realizaci této studie je nezbytné brát v úvahu zájmy České republiky na vytvoření odpovídající konkurenceschopné vodní cesty.**

**Průplavní spojení Odra-Váh**

S ohledem na uvedení průplavního spojení Odra-Váh v Politice územního rozvoje České republiky, kde je pro ministerstvo zahraničních věcí stanoven úkol Prověřit na mezinárodní úrovni potřebnost tohoto rozvojového záměru se sousedními dotčenými státy s ohledem na udržitelný rozvoj území, věnovala se předmětná zpráva i této problematice. Trasa vodní cesty Odra-Váh vede především po území České a Slovenské republiky. Vzhledem k tomu, že vodní tok Olše je hraniční řekou, zasahuje v úsecích mezi soutokem s Odrou a Petrovicemi u Karviné a pak mezi Karvinou a Českým Těšínem i na polské území. Polské území je dotčeno pouze místně podél pravého břehu řeky. Vážská vodní cesta je uvedena v dohodě AGN v seznamu vnitrozemských vodních cest mezinárodního významu pod označením E 81.

Na základě současných znalostí a jednáních nebude Slovenská republika iniciovat vynětí záměru průplavního spojení Odra-Váh z Evropské dohody o hlavních vnitrozemských vodních cestách mezinárodního významu (AGN). Slovenská strana si je však vědoma technické náročnosti průplavního spojení a s tím spojně vysoké finanční náklady na vybudování tohoto vodního koridoru.

**Akční program pro vnitrozemskou vodní dopravu pro období 2006 – 2013 (NAIADES)**

V roce 2006 byl Evropskou komisí vydán akční plán podpory vnitrozemské plavbě NAIADES. Jeho cílem je prostřednictvím 5 doporučených okruhů napomoci zapojení vnitrozemské vodní dopravy do evropského dopravního řetězce a využít jejích předností pro zmírnění negativních dopadů dopravy na životní prostředí, bezpečnost, energetickou náročnost apod. a přispět tak k rozvoji udržitelné dopravy v Evropské unii i zvýšení její konkurenceschopnosti. Časový rámec programu byl stanoven na období 2006–2013 a jeho hlavní doporučení jsou zaměřena na snahu o vytvoření příznivých podmínek pro poskytování služeb vnitrozemské vodní dopravy a získání nových trhů, podporu modernizace a inovace lodí, získání nových pracovních sil a zvýšení investic do lidského kapitálu, zvýšení povědomí o vnitrozemské vodní dopravě a zlepšení infrastruktury vnitrozemské vodní dopravy. Základním východiskem je snaha o zlepšení evropského dopravního systému, který trpí kongescemi, problémy s kapacitou a zpožděními. Doporučenými zájmovými okruhy programu jsou:

- vytvoření příznivých podmínek pro služby v oblasti vnitrozemské plavby,
- podpora modernizace a inovace flotily,
- podpora zaměstnanosti v oboru vodní dopravy,
- zlepšování obrazu vodní dopravy a kooperace s ostat-

ními druhy dopravy a zajištění odpovídající infrastruktury.

**Program NAIADES končí v roce 2013. Sám finanční prostředky nemá, nicméně jako nástroj pro jeho implementaci je ustavena platforma (a projekt) PLATINA, která končí v květnu 2012. Pro období od května 2012 do konce roku 2013 se předpokládá (v návaznosti na Závěry rady z června 2011) zřízení pokračovacího projektu po projektu PLATINA. Finanční možnosti tohoto projektu zatím nejsou známy, nicméně jeho financování je přislíbeno Závěry rady.**

### Rekreační plavba

Rekreační plavba je jediným segmentem vodní dopravy, který v České republice v současné době nestagňuje. S rostoucím významem rekreační plavby na evropských vodních cestách se tehdejší československá odborná veřejnost blíže seznámila na Mezinárodním plavebním kongresu, konaném v roce 1985 v Bruselu.

Na vltavské vodní cestě se podařilo zmodernizovat jez České Vrbné a plavební komoru Hněvkovice, vystavět obřatiště České Budějovice, přístaviště v Českých Budějovicích, přístav České Vrbné a plavební komoru České Vrbné. Připravují se nebo již jsou ve výstavbě další investiční akce – plavební komora Hluboká, modernizace jezu Hněvkovice a plavební komora na jezu Hněvkovice, včetně úprav plavební dráhy, které umožní souvislou plavbu z Českých Budějovic až k hrázi přehrady Orlík. Rovněž se připravují dvě lodní zdvihací na přehradách Orlík a Slapy, která zajistí průběžnou plavbu z Českých Budějovic až do Mělníka.

Na řece Moravě se rozvíjí rekreační plavba na vodní cestě Bařův kanál, která již byla splavněna v celé původní délce 50 km. Tato cesta však v minulosti byla vybudována jako jednoúčelová k přepravě lignitu z Bařova dolu v Ratíškovicích do jeho podniků v Otrokovicích. Pro zvýšení turistického zájmu se připravuje prodloužení na severu do města Kroměříže vybudováním plavebního stupně Bělov. Zde realizaci brzdí nevyřešený vztah k pozemkům soukromého vlastníka, které jsou potřeba pro stavbu. Na jihu se připravuje prodloužení vodní cesty do města Hodonína vybudováním plavební komory Rohatec. Zde však realizaci již několik let brání to, že nebyla uzavřena potřebná smlouva se Slovenskou republikou. Stavba má být totiž částečně realizována bezprostředně na hranici ČR a SR, sice na území České republiky, ale na pozemcích ve vlastnictví Slovenské republiky.

**Finanční podpora plavidlu schopnému zabezpečit plavbu v případě nevyhovujících plavebních podmínek na dolním Labi**

Zadokolesový remorkér Beskydy je poslední z flotily 12 sesterských plavidel, z nichž některá již byla sešrotována, některá jsou v plavebně neprovozním stavu (využití jako restaurace), některá byla přestavěna na rekreační plavidla.

Zachování remorkéru Beskydy v provozu do doby výstavby Plavebního stupně Děčín je ve veřejném zájmu, protože se podílí na podpoře udržení nákladní plavby, která nemá v současné době podmínky pro svůj rozvoj. Podle plavebních podmínek na Labi svou činnost, při které pomáhá protiproudění plavbě lodí (tj. vlečení nákladních případně i osobních plavidel), prodlužuje dobu ekonomicky přijatelné nákladní plavby průměrně o 2 měsíce v roce. Remorkér by mohl rovněž pomáhat řešit omezení provozu v souvislosti v připravovanou výstavbou Plavebního stupně Děčín. Současně je to taky jediné plavidlo v České republice s dostatečnou silou, které je schopno

řešit závažné havárie a kolize na vodní cestě.

V tomto roce končí platnost lodního osvědčení plavidla Beskydy (tj. osvědčení o technické způsobilosti), tudíž může nastat situace, že toto plavidlo skončí jak jeho předchůdci, bude sešrotováno nebo prodáno do zahraničí, pokud nebude jeho provozuschopnost prodloužena.

Na základě uvedených skutečností proto ministerstvo dopravy navrhuje poskytnout podporu provozu plavidla ze své rozpočtové kapitoly příslušnému provozovateli daného plavidla.

**Dopravně-politické postavení vodní dopravy v České republice**

**Současné postavení vodní dopravy v České republice neodpovídá významu, který mu připisují mezinárodní dokumenty. Zmíněné postavení je dlouhodobě negativně poznamenáno skutečností, že neexistuje dopravně-politický dokument, který by zřetelně formuloval možnosti vodní dopravy, kterými může přispět ke zvyšování konkurenceschopnosti České republiky. Podfinancování vodní dopravy a stagnace investic se společně stávají brzdícím faktorem tohoto dopravního odvětví, což je znatelné zejména na úbytku flotily lodí a převážného nákladu na labsko-vltavské vodní cestě.**

Tento vzniklý stav lze ovlivnit přehodnocením dosud převládajících postojů jak u veřejnosti, tak u zodpovědných politických a hospodářských institucí. K tomuto přehodnocení existuje řada vysoce objektivních důvodů. Jedná se hlavně o celkový přístup hájící české národní a ekonomické zájmy při současném naplňování rozvojových záměrů Evropské unie. V dalším programovém období bude proto nutné přesněji a koncentrovaněji analyzovat některé potenciály vodní dopravy a vodních cest, a to zejména následující:

**Proexportní efekty na současných trzích** – přístup zejména k trhům zemí Evropské unie.

**Vodní doprava jako cenový stabilizátor**, kdy konkurence vodní dopravy má pozitivní vliv na snížení tarifů konkurenčních doprav – typické je to například u spolkových drah DB v labském koridoru – což je dalším příspěvkem pro lepší uplatnění českých exportérů.

**Proexportní efekty pro uplatnění na nových trzích** – viz záměry na snížení exportní závislosti na Evropské unii a uplatnění české produkce na zámořských trzích; efektivní přístup k námořním přístavům, resp. levná kontinentální doprava, je nezastupitelnou podmínkou.

**Efekty pro energetickou a surovinovou bezpečnost** díky flexibilní možnosti dovozu z jiných teritorií (LNG – zkapalněný zemní plyn, ropa, zámořské uhlí) – viz např. Rezoluce Parlamentního shromáždění Rady Evropy č. 1774 (2010).

Přínosy pro rozvoj **kombinované dopravy**.

Vedle toho nelze zapomínat i na další národohospodářské a celospolečenské efekty, jako například:

Nejnižší negativní vlivy vodní dopravy na **životní prostředí**. Specifické snížení dopravní zátěže ve velkých městech s vodní cestou (**City-logic**).

**Zaměstnanost** při výstavbě vodních cest, a to zejména v regionech s vyšší mírou nezaměstnanosti.

Udržení **vody** v krajině.

Efekty pro **energetiku** – výroba elektrické energie, akumulace vodní energie, stabilizace rozvodných sítí.

Přínos pro regionální a **územní rozvoj**, zhodnocení pozemků.

Přínosy pro rozvoj **turistického ruchu**.

**Závěrem** je vhodné konstatovat, že důležitost tohoto článku není ani tak v objevení řady známých skutečností, ale v tom, že tyto skutečnosti převzala a ztotožnila se s nimi vláda České republiky svým usnesením č. 155 ze 14. března 2012 (str. 5).

Ing. Petr Forman - Societas Rudolphina, o.s.



Zatímco paní Hana Podzimeková je rekordmankou se sbírkou prasátek, Ing. Podzimek sbírá zcela stylově vodníky. Tento je téměř v životní velikosti - pokud někdo ví, jak jsou vodníci velcí.

Náš vodocestný obor je oborem zvláštním. Nikdy nebyl většinový, nikdy nedisponoval velkou lobby, nikdy neměl 140 000 pracovníků jako třeba státní dráhy, nikdy neměl jakousi vlastní „parlamentní frakci“. A přece – anebo právě proto – vyprodukoval řadu významných osobností, které se s tímto hendikepem dokázaly porvat. Tento jev můžeme sledovat po celých 115 let od roku 1897, kdy se u nás začaly stavět skutečné vodní cesty evropské úrovně. Pro mne osobně je při tomto konstatování překvapivé, že vlastně více než třetinu tohoto období, tedy 40 let, sleduji tento „vývoj“ vlastníma očima, často „z prvé řady“. Snad i proto se pokusím vydat svědectví, jakkoli jistě subjektivní a nekompletní. A také se pokusím o jakési zasazení do širších historických souvislostí. Pokusím se jmenovat a přiblížit několik osobností, které sehrály ve vodocestném snažení významnou a nezastupitelnou roli, které přinesly našemu oboru hmatatelný pokrok. Nikdy samozřejmě nebyli tito mužové sami, opírali se o řadu dalších odborníků, politiků i techniků. Ale kolem nich se koncentrovala aktivita, oni byli uznávanými centry dění. A rád předesílám, že v tomto nástinu hraje letošní jubilant, Ing. Josef Podzimek, nepřehlédnutelnou roli.

### Ing. Jan Kaftan

Nepodařilo se mi nalézt, kdo stál v roce 1896 u zrodu Komise pro kanalisování Vltavy a Labe v Čechách. Byl to snad c. a k. místodržitel Karel hrabě Coudenhove, který pak této komisi předsedal? Nebo Vojtěch rytíř Lanna mladší, člen rodiny, která se nesmazatelně vryla do dějin plavby, stavitelství i umění? Či brněnský profesor Antonín Smrček? Anebo byl tím hybatelem poslanec a odborník Ing. Jan Kaftan? Ačkoliv neumíme zpětně zcela identifikovat podíl jednotlivých osob na tomto úspěchu, již tady bylo patrné, že bez silných osobností by se to nezdařilo. A od počátku zde padají některá jména jako právě Ing. Jan Kaftan, či Ing. Václav Rubín, prof. Antonín Klír, Vojtěch Lanna, prof. Antonín Smrček, Viktor Russ, Dr. Antonín Rytíř, stavební rada Jan Mrasick, Ing. Julius Prášil, vládní rada Antonín Schromm, Ing. František Trilč, Ing. Zdenko Schwarz a další, které nalézáme ve vodocestném dění další desítky let. Z té záplavy jmen jsem si vybral Ing. Jana Kaftana proto, že v té době „je u všeho“,

pracuje politicky, technicky, projektantsky, hospodářsky, a také, jak bychom dnes řekli, „manažersky“. Chápu jej tedy jako určitý symbol snah té doby. Byl to právě Kaftan, kdo již v roce 1880 spolu s prof. Harlacherem píše v anketě pro Průmyslovou jednotu „dobré zdání“, že Labe i Vltavu je nutné upravit pro plavbu, a to „kanalisační metodou“. V roce 1893 vydává Pamětní spis o průplavu Dunaj-Vltava-Labe, následně je místopředsedou Výboru k zřízení průplavu Dunajsko-Labsko-Vltavského. To nejzávažnější se ale odehrálo zřejmě na půdě Komise pro kanalisování Vltavy a Labe v Čechách. Ta totiž nebyla v roce 1896 zrozena jako „mrtvé dítě“, nýbrž jako organismus, který se měl čile k světu. Již v roce 1897 se totiž započalo s výstavbou, o 2 roky později byl hotov prvý vltavský plavební stupeň v Klecanech, následovaly Libčice (1901), Troja-Podbaba (1902), Miřejovice (1904), Vraňany-Hořín s 9,2 km dlouhým plavebním kanálem (1905) atd. atd. Ing. Kaftan zde působil až do své smrti (1909). Tato generace za sebou zanechala ohromné dílo, dílo zakladatelské i faktické. Vznikla v podstatě téměř celá labsko-vltavská vodní cesta, jak ji známe dnes mezi Prahou, Mělníkem a Děčínem.

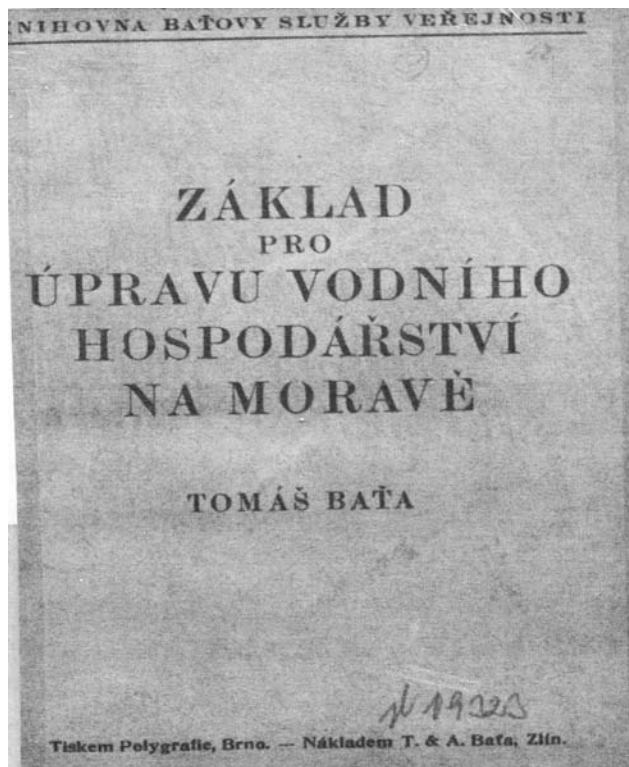
### Profesor Ing. Antonín Smrček

Brněnského pana profesora Smrčka známe hlavně jako propagátora tzv. vodocestného zákona z roku 1901 a průplavu Dunaj-Odra-Labe, který co poslanec říšského sněmu prosazoval jako klíčovou stavbu pro České království a zejména pro Moravu. Byl odbornou personou, která provázela vodocestné aktivity po celá desetiletí – jeho činnost je nepřehlédnutelná již na přelomu 19. a 20. století, pracuje a publikuje ještě i po 2. světové válce, Jakkoli je spojován nejvíce s Moravou, byl také znalcem podmínek na Vltavě i na Odře; zabýval se i záležitostmi Dunaje – například později vybudovaným dílem Železná vrata. Neobyčejně se zasloužil o uznání modelového výzkumu jako klíčového kroku při projektování vodních děl. Prof. Smrček musel asi velice těžce nést, že v meziválečném období 1918–1938 víceméně ustrnuly práce na přípravě „jeho“ průplavu Dunaj-Odra-Labe, který opakovaně přivolával, například i pojednáním O přístupu Republiky československé k moři. My sice dnes zpětně velmi oceňujeme, že v tomto období vzniklo celkem 16 nových plavebních stupňů, ale stavební úsilí se soustředilo hlavně na Střední Labe s 13 plavebními stupni, na Moravě a Odře vznikla dohromady jen 3 vodní díla. Velká pozornost se ale začala věnovat výstavbě přehrad a vodních elektráren, takže na D-O-L již nezbývaly kapacity... Nicméně vysoká úroveň československých projektantů a stavitelů vodních cest trvala, stejně jako úroveň vysokých škol a vědeckých ústavů. Jména jako prof. Jermář, Ing. Pfeffermann-Záruba, prof. Bratránek, Ing. Radouš a řada dalších by si zasloužila samostatná pojednání.

### „Malá“ odbočka – Baťové

V pokusu o výčet osobností, které měly mimořádný vliv na vodocestné uvažování v Československu, patří nepochybně Tomáš Baťa a Jan Antonín Baťa. U jména J. A. Bati se možná mnozí rozpomenou na jeho knihu „Budujme stát pro 40 000 000 lidí“, méně se již ví o jeho předcházejících pracích v tomto směru, a to prací vysoce

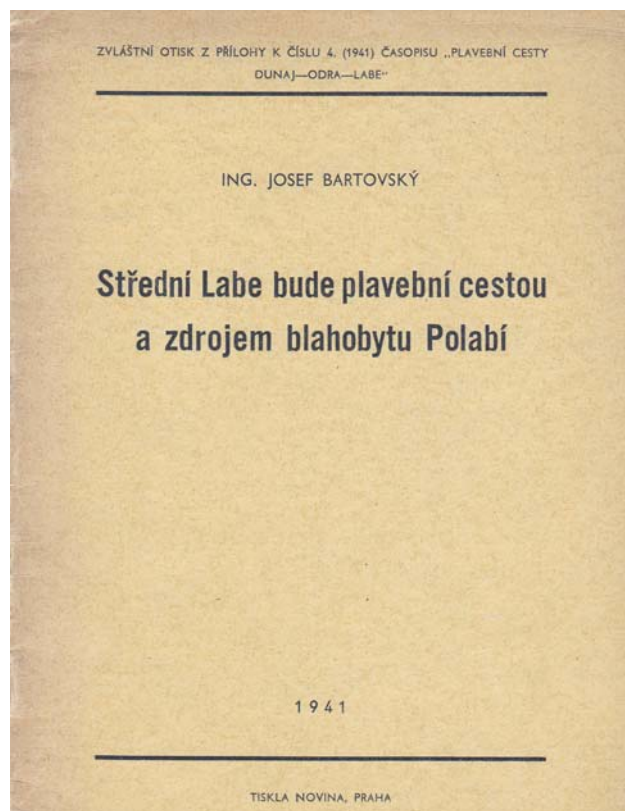
erudovaných a vědecky hodnotných. Že se vodocestnou a vodohospodářskou problematikou velmi zabýval také „zakladatel“ Tomáš Baťa, je téměř neznámé, ale je tomu tak. Mementem po obou těchto mužích tak zůstávají významné národohospodářské analýzy, prokazující nezbytnost vodních cest pro Československo, Baťův kanál na Moravě, který J. A. Baťa chápal jako „rozvíčku“ na skutečné vodní cesty, a také skvělý zlínský film režiséra Elmara Klose *Přístav v srdci Evropy*.



#### Ing. Josef Bartovský

Další z velikánů vodocestného stavitelství, který v sobě spojoval jak vysokou technickou erudici, tak velké organizační schopnosti. Jako technik například v roce 1911 předkládá variantní řešení přehrady u Orlíka, v roce 1914 se podílí na technickém řešení zdyhadla v Nymburce. Po roce 1927 velmi aktivně pracuje v Ředitelství vodních cest. Ing. Bartovský také hodně publikuje, za jiná jeho díla připomeňme Průplav Labe-Dunaj-Odra v soustavě středoevropských vodních cest, což napsal již jako ministerský rada v roce 1935, anebo jednu z klíčových publikací *Stav vodních cest, spojujících Československou republiku se Severním, Baltickým a Černým mořem*, naplněnou nejen technicky a politicky, ale také svrchovaně

národohospodářsky. O přípravu a budování vodních cest usiluje i po celou dobu okupace, nejprve na ministerstvu veřejných prací, později na ministerstvu dopravy. Zásadní díla a programy zveřejňuje i po roce 1945.



#### Ing. Josef Podzimek

K ing. Podzimekovi jsem nastoupil v roce 1972 – ještě před svou promocí – do technického rozvoje Povodí Vltavy. To měl již za sebou období úsekového technika na středním Labi, dolní Vltavě i ředitele závodu Dolní Vltava, o kteréžto postavení přišel počátkem normalizace v roce 1969. Na technický rozvoj byl tak nějak uklizen. Předem upozorňuji, že „úklid“ se tak zcela nepodařil. Záhy se vymkl běžné představě podnikového „technického rozvoje“, a jeho pracoviště se postupně stalo klíčovým místem, kde se rodila modernizace vodních cest v Československu – od prosazení „nahore“, přes výzkum a vývoj, projekci, realizaci a provozování v praxi, v plavebním provozu. Dovoluji si vyslovit, že období, kdy byl Podzimek „pouhým“ vedoucím jednoho oddělení v Povodí Vltavy, bylo paradoxně jednou z neplodnějších period jeho života, ale i nás, kteří jsme jej tehdy doprovázeli. A i když si vážím i všech jeho dalších, pozdějších úspěchů, zaměřím se hlavně na toto období, které bylo svrchovaně naplněno tvořivostí, a kdy se – hlavně díky Podzimekovi – podařilo spoustu věcí prosadit a realizovat.

#### **Modernizace labsko-vltavské vodní cesty, chvaltická vodní cesta**

Tak, jako neumím přesně rozeznat, kdo byl před 115 lety prapůvodcem stvoření Komise pro kanalisování Vltavy a Labe v Čechách, tak nevím, kdo přišel s myšlenkou modernizace labsko-vltavské vodní cesty na přelomu 60. a 70. let 20. století. Jistě, na Vltavě byly zejména jezy nejen strašlivě morálně zastaralé (hradlové jezy) a ve špatném stavebním stavu. Nedobře na tom byly i plavební komory. Kdo ale přišel s myšlenkou modernizace? Pamětníci se pokoušejí připomínat podíl profesora Jaroslava Čábelky, nebo ing. Libora Záruby a dalších. Podobně tomu bylo s rozhodnutím převážet uhlí loděmi ze

severních Čech do polabské elektrárny ve Chvaleticích. Ani zde nevím, kdo byl oním prvotním hybatelem, kdo vyprodukoval tento nápad, který po desítky let stimuloval rozvoj vodních cest a plavby u nás. Jistě, nakonec to byla „strana a vláda“, ale kdo to vymyslel? Ing. Libor Záruba? Doc. Jurášek tehdy na ministerstvu dopravy? Ing. Kubec ve Výzkumném ústavu dopravním? Nebo Josef Kurc – ředitel organizace Labe-Vltava? Možná každý trochu. V každém případě se oběma těmito akty – tedy modernizací Vltavy a rozhodnutím o „chvaletické vodní cestě“ - otevřela cesta k velké technické tvořivosti a pokroku, který Československo vynesl nad evropskou úroveň vodcebného stavitelství. To však v té chvíli nikdo netušil, spíše se předpokládaly standardní a „osvědčené“ metody. Do toho ovšem vstoupila „Podzimkova parta“.

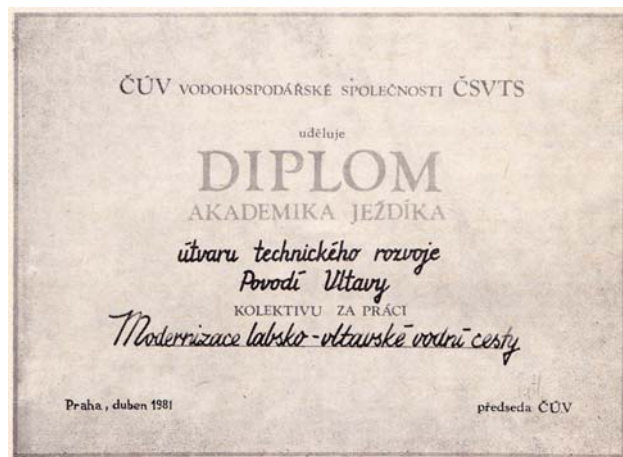


### Technický rozvoj Povodí Vltavy

Jak už jsem uvedl, Ing. Podzimek vedl v Povodí Vltavy od roku 1970 až do roku 1990 „pouhé“ oddělení vodohospodářského a technického rozvoje. Tým disponoval téměř 30 pracovníky, převážná část se ale věnovala úřednické práci. Tvůrčí technický tým tvořilo vždy něco mezi 8–10 inženýry a techniky. S touto výbavou se Podzimek & spol. pustil do souboje nejen s rutinou vlastního podniku, ale také do stojatých vod v projektování. Však také ředitel tehdy mamutího Hydroprojektu jednou pobouřeně zvolal: „Co to je technický rozvoj Povodí Vltavy? Kolik vás je? Já mám 1000 inženýrů!“ Kdyby si na naše řešení dal logo HDP Praha, tak nás vyřídil, takhle na nás upozornil a my jsme zpravidla vítězili. Pokud ne, nebylo to kvůli technice, ale z politických a mocenských důvodů. Byli jsme semknutý tým, který Podzimek vždy vedl jasně k cíli. Technicky a teoreticky nás zpočátku „držel“ Ing. Josef Záruba. Když odešel, „pan šéf“ se odvážně rozhodl vsadit na nás (tehdy) mladé. A opět to vyšlo a vycházelo. Když nás později doplnil Ing. Libor Záruba (otec Josefa), byli jsme ještě silnější. Nesmím zapomenout také na Jana Lise, geniálního strojaře, který do puntíku a s invencí plnil Podzimkova zadání, totiž maximální jednoduchost, robustnost a „blbuvzdornost“ všech konstrukcí. Jeho prostřednictvím jsme tak trochu „řídili“ i konstruktéry ČKD Blansko, které tehdy bylo prakticky výhradním dodavatelem hydrotechnických ocelových dílů.



Tak jsme začínali - cedulka na dveřích kanceláře v podkroví Povodí Vltavy



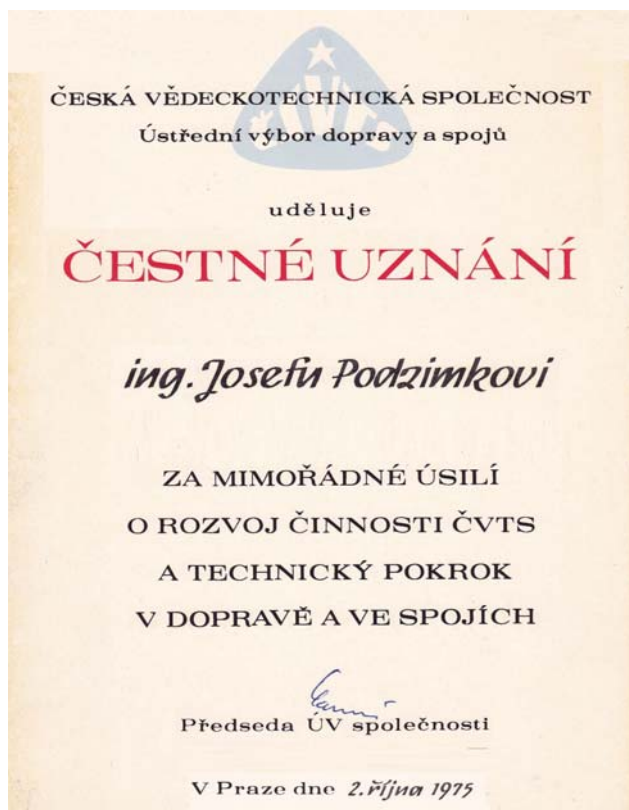
### Podzimek – organizátor týmu

Vtisknout týmového ducha, tot meta každého fotbalového trenéra, nebo také rozumného šéfa. Ze své praxe musím potvrdit, že Ing. Podzimek dokázal i z lidí v podstatě průměrných vytvořit silný a tvořivý tým, schopný úspěšně konkurovat i velkým a významným protihráčům. Samozřejmě dokázal vždy přitáhnout ke spolupráci i špičkové odborníky, kteří pak také přispívali k renomé a síle celého širšího kolektivu. Dovolím si vzpomenout například Ing. Libora Zárubu, prof. Jaroslav Čábelku a jeho nástupce prof. Františka Čiháka, prof. Pavla Gabriela, doc. Miloslava Holatu, doc. Průchu, nebo třeba šéfkonstruktéra ČKD Blansko Josefa Raudenského. Ti a mnozí další si zřejmě uvědomovali, že mají jedinečnou příležitost účastnit se jak teoretického výzkumu a vývoje, tak také realizace výsledků. Uvěřili, že je Ing. Podzimek dovede právě tam, kde každý tvořivý člověk touží být, totiž k pohledu na realizovaný výsledek. A ono se to velmi často povedlo. Podzimek dokázal také prosadit výsledky naší práce u vedení podniku (ačkoliv se jednalo spíše o toleranci, než o podporu), a také u dalších podniků Povodí.



### Co jsme dokázali

Dovolím si říci, že vše, co je dnes (či dodnes) na vodních cestách moderní, vzniklo v „naší dílně“ – samozřejmě v intenzivní spolupráci s vysokými školami, výzkumnými ústavy a také dodavateli. Nedokážu popsat všechno, byla by to spíše kniha, než článek; připomenu proto jen to nejdůležitější, co mi nejvíce utkvělo v paměti.



### Jezové konstrukce

Vývoj a zavedení nových jezových konstrukcí bylo asi klíčovým úspěchem Podzimekova týmu. Připomínám, že v té době byly na Vltavě hradlové jezy z konce 19. století, jezy, které vyžadovaly spoustu ruční práce, a které bylo nutné na zimu vyhradit, čímž plavba skončila. Nová éra začala na jezu v Libčicích nápadem ing. Libora Záruby – totiž podpírat ocelovou jezovou klapku gumovým vakem. Z toho později vznikla klapka, podpíraná hydraulickými válci, a tato konstrukce se později stala typovou, a začala se používat nejen na jezy, ale i v plavebních komorách jako horní vrata pro kombinované plnění. Podpíraná klapková jezová konstrukce je velmi elegantní, „neční“ do krajiny - má nízké pilíře, navíc bez strojoven. Je jednoduchá a dobře reguluje hladinu. Dnes jsou samozřejmě součástí jezů v Modřanech, v Troji, v Libčicích, ve Vraňanech, v Týnci nad Labem, v Klášterci nad Ohří atd., a také řady plavebních komor. Vyvrcholením podpíraných klapek byla jistě jejich instalace v horním ohlavi plavebních komor na VD Gabčíkovo. Ty se sice realizovaly až po sametové revoluci, ale zato patří mezi největší v Evropě. Jednou jsem si dal práci a spočítal, kolik se vlastně takových klapek později u nás postavilo, a došel jsem k číslu 45! Jejich typizace navíc zjednodušila projektování, a také údržbu. Všechny rozhodující uzly – ložiska a pohybovací mechanismy totiž mají stejné přípojovací rozměry, takže skladování náhradních dílů a jejich výměna je banální záležitost. O to víc mrzí, že po letech se rozhodl projektant jezu v Českém Vrbném se od této typizace (zbytečně) odchýlit, takže vytvořil „unikát“, který tyto výhody nemá.



Ojedinelá vývojová konstrukce manipulačního pole na jezu Libčice, podle něhož byly zmodernizovány nebo postaveny všechny jezy na dolní Vltavě a některé na Labi a Ohří



Pohled na ocelovou hradící konstrukci jezu Troja před uvedením do provozu

Dalším vývojovým stupněm byla tzv. balená klapka, kde všechny funkční díly ocelové konstrukce – klapka, ložiska, pohybovací mechanismy, rozvody, aretace atd. – jsou součástí prefabrikátu, který se jednoduše uloží na prostínkou rovnou základovou desku. Žádné přesné vyměrování na stavbě, žádná montáž, žádné chyby. Takových klapek vzniklo, co vím, asi 15. Bohužel, dnes již v tom projektanti ani dodavatelé nepokračují; myslím, že ke své škodě.



Instalace „balené“ jezové klapky na jezu Veletov na Labi v roce 1975

### Modernizace plavebních komor

Také plavební komory měly v té době technická zařízení již více než přežitá. Pro modernizaci pohonů vzpěrných vrat jsme zvolili hydraulické válce s vlastními agregáty, což je také metoda, užívaná víceméně dodnes. A i zde Podzimek prosadil naprostou unifikaci na celé labsko-vltavské vodní cestě. Dalším počinem bylo do-



plnění dolních vzpěrných vrat prázdníci otvory pro zrychlení procesu prázdnění plavebních komor, což mimo jiné vyžadovalo pečlivý hydrotechnický výzkum. I tato technologie se prosadila.



Montáž žaluziového uzávěru pro přímé prázdnění plavební komory v Praze-Modřanech

Pro horní ohlavi se – mimo již zmíněných klapek – modernizovala konstrukce pokloповých vrat podle návrhu prof. Čábelky. Vrata dostala modernější a jednodušší konstrukci, dále hydraulické ovládání – a také nový způsob montáže: vrata se neosazovala těžkým jeřábem, ale prostě se naplavila jako loď a usadila do ložisek. Za zmínku stojí i horní klapková vrata pro kombinované (přímé) plnění.



Horní klapková vrata plavební komory Roudnice nad Labem, podpíraná hydraulickým válcem slouží pro přímé plnění ale mohou převádět i povodňové průtoky

Nelze zapomenout ani na dynamickou ochranu vrat plavebních komor, což bylo u nás tehdy naprosté novum. Řadu dalších změn a zlepšení nelze ani vyjmenovat – pružná svodidla, automatizaci ovládání, délkové značení atd. atd.

### Vyměřovací loď

Pro údržbu vodní cesty je nutné znát plavební hloubky. K tomu jsme vyvinuli vyměřovací loď s ultrazvukovou aparaturou a šíří měřeného pásu 48 m. Prvá loď – Valentýna – vznikla dosti odvážnou adaptací původně osobní lodi, na kterou se „pověsila“ křídla s ultrazvukovými čidly, umístila vyhodnocovací aparatura, a také posádka, která



Zkoušky dynamické ochrany vrat plavební komory v Praze-Modřanech

se, pravda, musela dost uskrovnit. Přesto to byl veliký úspěch, vždyť se jednalo o prvou takovou loď na východ od Aše! Loď s křídly řídil, jak jinak, původně stíhací letec, Jiří Měkota.



Vyměřovací loď Valentýna I



Vyměřovací loď Valentýna II vyhodnocuje plavební hloubky na labsko-vltavské vodní cestě již 24 let (1989-2012)

Když Valentýna dožila, vyprojektovali jsme Valentýnu II. Ta vznikla adaptací tlačného remorkéru TR 610, loď již nepoměrně modernější, robustnější a také komfortnější. Slouží dodnes, tedy již téměř čtvrt století, byť její vybavení se mezitím modernizovalo.

### **Náhradní vrata plavebních komor**

#### **Nosná loď pro náhradní vrata**

K bezpečnostním prvkům, vyvinutým v Podzimkově dílně, patří také náhradní vrata plavebních komor, která mohou být rychle v provozu, pokud by se porouchala „základní“ vrata. V podstatě se jedná o stavidlová vrata s portálovým jeřábem, pro která se musely na plavebních komorách zřídit speciální drážky, v nichž se stavidlo pohybuje. Vrata i portál se sestavují na místě z několika dílů. I tak se ale jedná o konstrukci dosti těžkou, pro kterou v té době neexistovaly mobilní jeřáby. Proto jsme vyvinuli speciální loď, v níž byly díly náhradních vrat sofistikovaně rozmístěny tak, aby je z její paluby mohl ovládat a sestavovat tehdy běžný jeřáb AD-160. Protože jeřáb musel být na palubě lodi, umístili jsme na před sklopné nájezdové rampy – a tak vznikla první loď typu Ro-Ro v Československu (Ro-Ro znamená roll-on/roll off, tedy najed-vyjed).



Náhradní vrata na plavební komoře Veletov na Labi



Nosná loď pro náhradní vrata plavební komory

#### **Jeřabová loď**

Jedna z mála věcí, kterou se nakonec nepodařilo realizovat, a je to škoda. Těžký plovoucí jeřáb vodní cesta dodnes postrádá. Navrhli jsme jej tak, aby proplul všemi plavebními komorami (plovoucí jeřáby jinak bývají široké plošiny) a podjel pod všemi mosty, a přitom měl dostatečnou nosnost a stabilitu. Základem proto byl tzv. chvátetický člun, na který jsme umístili prostorově úsporný železniční jeřáb EDK-2000 s nosností přes 100 tun. Člun měl mít dvě výklopné opěry (tedy nikoliv běžné čtyři), což usnadňovalo jeho využití. Na druhé straně bylo nutné podrobit takové řešení výzkumu stability. Pro výzkum jsme



Zkušební bazén pro jeřabovou loď

sestavili model, jehož vlastnosti jsme pak pečlivě měřili u Podzimka na chalupě v jeho bazénu. Nezapomenutelné! Bohužel, k realizaci této originální lodě nedošlo...

#### **Servisní loď**

Servisní loď sice vznikla v jiném období, až po roce 2000, ale pro úplnost popisu Podzimkovy tvořivosti sem určitě patří. Je to loď, která dnes na Vltavě zásobuje osobní lodě provozními hmotami (nafta, voda) a sbírá od nich hmoty odpadní – oleje, nádní vody atd.



Servisní loď

#### **Divadelní loď Tajemství**

Ještě jedna významná loď! Pro projekt Praha – město kultury 2000 jsme společně s Podzimkem zpracovali a podali námět Praha – město na vodě. V jeho rámci vznikl i námět na plovoucí jeviště, na němž se měly odehrávat různé kulturní akce. Divadlo bratří Formanů v té době nemělo žádný projekt, takže organizátoři navrhli jakousi fůzi. Petr a Matěj to ovšem pojali po svém, takže místo plovoucího jeviště nakonec vzniklo plovoucí divadlo. Prvé návrhy pak vznikaly na našich projekčních prknech. Společně se spisovatelem Jiřím Stránským jsme také sehnali peníze na zakoupení a přestavbu. Strojírný Podziměk ji pak realizovaly. Divadlo funguje a udivuje dodnes.



Divadelní loď Tajemství

#### **Malé vodní elektrárny**

Dnes již to zní jako pohádka, ale koncem sedmdesátých let u nás malé vodní elektrárny byly prakticky na vyměření. Zdálo se, že nejsou potřeba. Proto se rušily a zavíraly, respektive, jak zněl oficiální termín „uváděly do neškodného stavu“. Kolem roku 1980 se zdálo, že by se přeci jen našel prostor pro změnu. Velkou pomoc znamenala podpora Ing. Františka Pažouta z Úřadu vlády, po technické stránce jsme se opírali o doc. Slávka Holatu, Ing. Libora Zárubu, Josefa Raudenského z ČKD Blansko a později i o Ing. Miroslava Cinka a řadu dalších. Byli jsme v tomto týmu u znovuzrození oboru, znovuvynalěli věci dávno vynalezené i věci zcela nové: ovládání, regulaci a automatizaci turbín, modernizaci Bánkiho turbíny (ta pro svoji jednoduchost ovládla trh v počátcích renesance elektráren), kolenovou turbínu (jsou v elektrárně na Štvanici), přímoproudé vrtulové turbíny s řetězovým převodem (léta sloužily v Klecanech), speciální přímoproudou turbínu podle návrhu Ing. Libora Záruby – a jako

jistě vyvrcholení pilířové elektrárny, kde měl být výkon zvýšen tzv. ejekcí. Měly se realizovat v Modřanech a v Klecanech, ale tam nás „vyšší moc“ převálcovala. Malou satisfakcí jistě byly plovoucí vodní elektrárny, z nichž dvě pracovaly roky v Hoříně.



Dvě plovoucí malé vodní elektrárny v malé plavební komoře v Hoříně

#### Protipovodňová hrazení

Již v Povodí Vltavy (1986) vznikl první návrh protipovodňového hrazení pro Smetanovo nábřeží v Praze, který byl realizován pouze ve stavební části a po povodni v roce 1989 dokončen v jiné technické podobě. Tým vedle Ing. Podzímka pak vyvinul mobilní membránové hrazení, které bylo v roce 2005 jako první hrazení tohoto typu realizováno kolem paláce Žofín v Praze.



Protipovodňové mobilní hrazení membránového typu kolem paláce Žofín v Praze

Mezi unikáty z Podzímkovy dílny (Vodní cesty a.s., Podzimek a synové s.r.o., Strojírny Podzimek s.r.o. a P&S, a.s.) jistě patří i dva největší protipovodňové uzávěry na Vltavě v Praze. Posuvná vrata v ústí Čertovky a vzpěrná vrata v Libeňském přístavu.

#### Podzimek – technik

Jaký je vlastně Ing. Josef Podzimek technik? Asi bych se zdráhal tvrdit, že lepších techniků na světě není. Jenže jeho přednost tkví ve schopnosti velmi přesně formulovat cíl, prosadit ho, a k němu pak jasně směřovat a postrkovat své spolupracovníky. Právě proto jej zřejmě i nejlepší technici, jedineční výzkumníci a vynikající profesori vždy brali nejen jako sobě rovného, ale jako člověka, bez kterého by možná vymýšleli zajímavé

teoretické hříčky, ale zhusta by se nedočkali realizace. Zadávali jsme v té době řadu výzkumů a konstrukčních prací, a troufám si tvrdit, že se z nich v podstatě žije dodnes, právě díky sepětí výzkumu i praktického využití pod jedněmi křídly.

Technická práce přinesla také řadu patentů a autorských osvědčení – některé samostatné, jiné společné s kolegy a spolupracovníky. A není jich málo, jeden patent a osm autorských osvědčení: patent č. 134753 Zařízení pro rozpojování hornin pod vodou (1970 – Podzimek), AO 168293 Umělá slalomová dráha pro vodní sporty (1977 – Podzimek, Hanek), AO 233358 Prefabrikovaná pohyblivá jezová konstrukce (1987 – Podzimek, Forman, Čihák), AO 250417 Zařízení na výrobu elektrické energie (1988 – Podzimek, Němec, Prachař, Zvoníček; zde jde o plovoucí vodní elektrárnu), AO 253115 Prefabrikovaný uzávěr obtoků plavebních komor (1989 – Podzimek, Forman, Čihák, Nárovec), AO 253116 Prefabrikovaná vrata plavebních komor (1989 – Podzimek, Forman, Čihák, Nárovec), AO 261792 Prefabrikovaná stavebnicová žlabová malá vodní elektrárna (1990 – Podzimek, Forman, Lanc, Němec), AO 269325 Víceúčelová poklopatá vrata plavebních komor (1991 – prof. Čábelka, Podzimek, Forman, Čihák, Prachař, Raudenský) a AO 273867 Plavební komora (1992 – Podzimek, Forman, Binder, Mádry, Holubička, Tvarůžek; zde jde o unikátní konstrukci, spojující plavební komoru s čistírnou odpadních vod). Všechny tyto práce přinesly opravdu něco nového, nikdy se nejednalo o nějaké „l art pour l art“ – a řada z nich má co říci dodnes.



Patent č. 134753 Zařízení pro rozpojování hornin pod vodou z roku 1970

#### Podzimek – šéf

Stručně: velmi náročný, leč férový. Protože měl a má přirozenou autoritu, může si směle dovolit nechat vyniknout i jiné, dát prostor svým spolupracovníkům. Pokud naopak někdo něco „zvrta“l, byl doma nemilosrdně znečtěn, ale směrem ven to nepronikne, neboť zde bere Podzimek vše na svá bedra, on je šéf, on je tedy zodpovědný. Vždy ale především uměl a umí to, co je pro šéfa základní – rozhodnout. Věděl ale i jak kolektiv stmelovat, takže různé večírky a dýchánky, či pobyt celého týmu na

jeho chalupě – to byly zdánlivé samozřejmosti, ale nikdy se na ně nezapomínalo.



Výrobní porada na chalupě



Přetahování na chalupě se účastnil i Ing. Libor Záruba ve svých téměř 90 letech

#### **Podzimek – vychovatel**

K Podzimekovi jsem nastoupil v roce 1972. Záhy poté jsem jednou přišel referovat o svém neúspěchu v nějakém konání, kterým mne pověřil. Už nevím, o co šlo. Audience netrvala dlouho, jen po tu dobu, než jsem stačil přečíst citát pod sklem na stole, na který mne mlčky upozornil: „Svět potřebuje lidi, kteří něco udělají, a ne kteří umějí vysvětlit, proč to neudělali.“ Pamatuji si to i po téměř 40 letech, a snažím se. Podstatné ale je, že i sám Podzimek se celý život tímto jednoduchým poselstvím řídí, a umí k tomu motivovat, či dotlačit, i své spolupracovníky. A ještě jedna jednoduchá, jím ale velmi respektovaná poučka, tentokrát od jeho oblíbeného a obdivovaného Tomáše Bati: „Odklad – zloděj času.“ Ten, kdo sledoval a sleduje jeho života běh, musí uznat, že i v této věci Baťu velmi respektuje, a jen proto může zvládnout vše, co zvládá. V pracovním nasazení se tak stává i jistým měřítkem pro své spolupracovníky.

#### **Podzimek - organizátor**

V Povodí Vltavy organizoval řadu různých událostí. Nejenže se vždy aktivně podílel na Plavebních dnech (co jsme se nadělali různých panelů, modelů a výzdob...), ale samostatně organizoval velmi oblíbené Dny nové techniky, oprostěné od dlouhých přednášek, ale o to více



Dny nové techniky - logo

naplněné exkurzemi a setkáváním odborníků. Dnes tuto svoji schopnost realizuje hlavně v rámci rodinných firem, kdy Seskupení firem Podzimek pořádá kulturní festival Cihelna v Třešti, nebo velké akce k výročí firem, naposledy to bylo k 115. výročí, založení seskupení firem Podzimek. První stavební firmu v Českých zemích založil dědeček Josef Podzimek v roce 1896, tedy ve stejném roce, kdy byla založena komise pro kanalizování Vltavy a Labe v Čechách. Je to osid nebo náhoda?



Ing. Josef Podzimek jako fotograf ve Stalingradu během exkurze po sovětských vodních cestách v roce 1977

#### **Podzimek – fotograf**

Fotografování je jeho celoživotní vášeň. Fotí techniku, i věci mimo ní, a fotí dobře. Ostatně i tento článek doprovázejí převážně jeho fotografie. Obdivuhodný (alespoň pro mne, nepořádníka) je ale také systém archivace snímků. Ten mu dovoluje nejen fotografie pořídít, ale i po letech je nalézt.

#### **Podzimek – spisovatel**

Ing. Podzimek také píše a publikuje. Prvé knihy byly inspirovány prací v Povodí Vltavy, tedy byly převážně technické. Jenže: způsob jejich zpracování a celkového grafického vyznění se zcela odlišoval od všeho, co bylo v té oblasti běžné. Formát, přehlednost, kvalita fotografií, obrázky od Neprakty a pro zpestření i akty (ale u vody!), to vše znamenalo, že se jeho „povodačké“ knihy schovávají dodnes, a staly se inspirací pro další autory.

Další knihy byly ještě ambicióznější: Svět vodních cest, následně Vodní cesty světa, a jedinečná kniha Křižovatka tří moří (všechny společně s Ing. Kubcem), to jsou schraňované klenoty u odborníků i laiků. Ale je tu i Stověžatá Praha a také knihy, týkající se firem rodiny Podzimků.

#### **Podzimek – editor**

Již v roce 1976 inicioval vznik časopisu Povodí Vltavy, který vycházel až do našeho odchodu do ETMAS a.s. Tradice ale pokračovala časopisem Ekotrans Moravia, a od roku 1993 pod křídly o.p.s. Plavba a vodní cesty vydává časopis Vodní cesty a plavba. Podotýkám, že to je jediný takto profesně a odborně zaměřený časopis ve střední a východní Evropě – zatímco v Německu, Nizozemí, Belgii a Francii jich vycházejí desítky. Vedle časopisu vydává o.p.s. Plavba a vodní cesty řadu příležitostných publikací, letáků a informačních materiálů, provozuje webové stránky [www.d-o-l.cz](http://www.d-o-l.cz).



Knihy a časopisy z "dílny" Ing. Podzímka

### Podzimek – laureát

V říjnu 2008 obdržel Ing. Podzimek z rukou prezidenta republiky Medaili Za zásluhy o stát v oblasti hospodářské. Paradoxně, ale nikoli za své zásluhy v oblasti vodních cest a plavby. Oficiální zdůvodnění znělo takto: „V roce 1994 převzal v restituci rodinnou stavební firmu v Třešti, která je nejstarší existující stavební firmou v naší zemi. Jeho firma dnes úspěšně působí v oblasti stavebnictví, strojírenství, dřevovýroby a obchodu.

Josef Podzimek je příkladem moderního podnikatele, jehož aktivity vyrůstají z hluboké české průmyslové tradice a úspěšně ji rozvíjejí v oblasti podnikání i ve veřejné prospěšných aktivitách.“ Vyznamenání ale přeci jen posloužilo i našemu oboru, protože mu otevřelo dveře k řadě našich představitelů, které soustavně získává pro vodní cesty a plavbu.



Předání Medaile Za zásluhy o stát v oblasti hospodářské Ing. Podzímkoví prezidentem republiky prof. Ing. Václavem Klausem, CSc.



Sedmé zastavení putovní výstavy Křižovatka tří moří - Vodní koridor Dunaj-Odra-Labe ve Zlíně v roce 2010

### Podzimek – politik

Za tento titul mne asi nepochválí, neboť tvrdí, že politice se vyhýbá, ostatně nikdy nebyl v žádné straně – ani „tehdy“, ani nyní. Nicméně s politiky a různými předáky se pilně stýká. Ano, především ve prospěch vodních cest a vodního koridoru Dunaj-Odra-Labe zvláště. Dělá to dílem z přesvědčení, dílem z nevyhnutelnosti („kdo jiný?“), dílem jako splátku na svůj slib, který dal Liboru Zárubovi, když se s ním loučil před jeho skolem („Egile, ty to nevzdáš, vid?“). Vynaložil a vynakládá ohromné úsilí, aby tyto důležité myšlenky udržel při životě. Inspiroval řadu různých akcí, výstav, jednání, ale i usnesení vlády a další dokumenty. A raduje se, pokud někdo toto úsilí sdílí, nebo dokonce přejímá na svá bedra.

### Co dodat?

Pokusil jsem se přiblížit některé významné postavy našeho oboru, a samozřejmě Ing. Josefa Podzímka zvláště. Jednak má životní jubileum – 75 let (neuvěřitelné!), jednak jsem již 40 let do jisté míry jeho soupeřem a snad i kolegou. Je nepochybné, že po celé ty čtyři dekády je jakýmsi majákem našeho oboru, k němuž se přirozeně vztahuje velká řada aktivit ostatních kolegů. Je za ním nepřeborná řada technických počinů a významných realizací, které pozvedly úroveň vodních cest u nás. Myslím, že se důstojně řadí k těm, které náš vodocestný obor zdobí a budou zdobit.



Vrchol spolupráce technika a umělce: Plovoucí socha prof. Kurta Gebauera u Národního divadla v Praze na Vltavě

# 100 let zdymadla Roudnice nad Labem 1912–2012

## Ing. Jindřich Zídek, Ing. Pavla Hajdinová - Povodí Labe, závod Dolní Labe

Dne 8. května 2012 bylo tomu přesně 100 let, kdy Komise pro kanalizaci řeky Vltavy a Labe vzala na vědomí ukončení prací na zdymadle č. VIII Roudnice nad Labem a uvedla toto vodní dílo v používání a do služby veřejné říční dopravě. Toto významné jubileum jsme si připomněli odbornou konferencí dne 17. 5. 2012.

Konference se zúčastnili zástupci generálního ředitelství Povodí Labe, státní podnik Ing. Jiří Kremsa, technický ředitel a Ing. Marie Dušková, finanční ředitelka, dále zástupce Ředitelství vodních cest Ing. Martin Vavříčka, zástupce Státní plavební správy Ing. Hana Urbanová, starosta města Roudnice n. L. Vladimír Urban, zástupci Povodí Ohře, státní podnik Ing. Jindřich Břečka, technicko-provozní ředitel a Ing. Pavel Eger, ředitel závodu Terezín, zástupce investora MVE Vědomice Ing. Jakub Helus, pracovníci závodu Dolního Labe Povodí Labe, státní podnik pod vedením ředitele závodu Ing. Jindřicha Zídka a v neposlední řadě bývalí pracovníci závodu Dolního Labe, kteří jsou dnes již na zaslouženém odpočinku, včetně bývalého ředitele závodu Dolního Labe Ing. Jiřího Charváta. Celkem se konference zúčastnilo 63 osob.

V úvodu konference přivítal ředitel závodu Dolního Labe Povodí Labe, státní podnik Ing. Jindřich Zídek všechny přítomné.

Prostory plavebních komor v rámci oslav byly vybaveny polstry s historickými fotografiemi. Nedílnou součástí výstavy byly relikty zdymadla. Zasedací místnost, v které probíhala konference, byla obohacena výstavkou výrobků a výkresů dětí ze ZŠ s tématem VODA.

Během konference si vzal slovo ing. Jiří Kremsa, který má úzký vztah ke zdymadlu Roudnice n. L., dále zavzpomínal na minulá léta prožitá v blízkosti zdymadla starosta Města Roudnice n. L. Vladimír Urban.



Hradlový jez v roce 1912



Hydrostatický jez v roce 2012

Nedílnou součástí odborné konference byla zajímavá a odborná přednáška Ing. Jindřicha Zídka o historii zdymadla. Po ukončení přednášky byla zahájena exkurze po zdymadle. V areálu plavebních komor probíhala ukázka dvou plavidel Povodí Labe, státní podnik – měřicí loď Střekov a provozní plavidlo Gaston. Zájemci navštívili celý areál plavebních komor včetně velínu plavebních komor. Inspekčním plavidlem Albia měli možnost plout od plavebních komor horním plavebním kanálem až k dělicí zdi mezi jezem a horním plavebním kanálem (pod silničním most), kde měli možnost vystoupit a prohlédnout si velín jezu spolu s manipulační chodbou hydrostatického jezu. V neposlední řadě shlédli ze silničního mostu probíhající výstavbu MVE Vědomice. Zpět plavidlem Albia připluli k plavebním komorám.

Naším skromným přáním bylo umožnit setkání bývalých pracovníků zdymadla a závodu Dolního Labe, kteří mohli zavzpomínat na minulá léta práce u Povodí Labe, státní podnik. To se nám podařilo, přijeli nejen bývalí zaměstnanci zdymadla a závodu Dolního Labe, ale i jejich partneři, kteří se v minulosti všichni znali. To jim musíme dnes už jen závidět, jak velmi úzce byla spjatá práce s rodinným životem všech zaměstnanců.

### Historie zdymadla před 100 lety

Celá výstavba zdymadla Roudnice nad Labem probíhala v letech 1906–1912. V roce 1910 byla dokončena stavba mostu a plavebních komor. V říjnu 1910 byl slavnostně otevřen silniční most. Dne 2. 5. 1912 byl prvně vztýčen hradlový jez.

Komise pro kanalizaci řeky Vltavy a Labe započala práce na projektu vodního díla Roudnice n. L. již v roce 1900. Respektovala přitom žádost zastupitelstva města Roudnice n. L., aby jez byl umístěn tak, aby na jeho pilířích byl postaven nový most vedoucí na náměstí. Město se zavázalo, že nahradí zvýšený náklad na stavbu vodního díla, proto byly zpracovány dva projekty s rozpočty.

Generálním projektantem výstavby zdymadla Roudnice n. L. bylo podnikatelství vodních staveb A. Lanna v Praze, strojní část vypracovala Škoda Werke A. G. Maschine fabrik Plzeň. Stavební práce prováděla a generálním dodavatelem stavby byla společnost Lanna Praha, mechanizmy byly dodány ČKD a ocelové konstrukce zajišťovaly firmy bratří Pospíšilů.

Při stavbě zdymadla Roudnice n. L. byla využívána v té



Roudnice nad Labem v 18. století



*Původní roudnický jez*

době nejmodernější mechanizace a pracovní postupy včetně kesonů. Na ostrově byly položeny koleje pro jezd parního bagru pro přemístění výkopku. Uložený materiál z řeky byl využíván pro nájezd na most a prodloužení horní části ostrova.

V rámci stavby zdymadla byla vybudována nová městská kmenová stoka, nábřeží, schody, náplavky, přístaviště osobních lodí a vyvazovací prvky lodní dopravy.

Stavba jezu započala v roce 1906 výstavbou pravého jezového pole a vorové propusti. V roce 1907 byla vybudována jámka levého a v roce 1908 středního jezového pole.

Stavba plavebních komor včetně horního a dolního kanálu a prodloužení protiproudění části ostrova byla zahájena roku 1907.



*Výstavba mostu a jezu*



*Betonáž silničního mostu*

Rozsáhlé byly rovněž bagrovací práce řečiště Labe, nejobtížnější úsek prací byl v místě založení starého mostu a pevného jezu pro odstranění velkých kvádrů, zde byly použity též kesony.

Původní pila byla zbourána, ale památkově chráněná budova mlýna byla vykoupena a navýšena o 1 patro ve stejném vzhledu s výjimkou přidání bočních štítů. V této budově v přízemí byla zřízena dílna, v I. patře byl

byt pro úředníka a 3 byty pro dělníky a v podkroví dvě místnosti pro svobodné zřízence. Na plavební komoře byla postavena nová služební budova pro plavidelníka a u jezu dvě skladiště hradidel se služebnou pro jezovou službu, kde byla místnost na přespaní a malá dílna. Všechny objekty byly napojeny na takzvanou vodní telefonní linku vedoucí podél celé labské vodní dopravní cesty od Lovosic do Prahy.

### **Hradlový jez**

Hradlový jez měl tři jezová pole šířky 54,05 m. Levé jezové pole bylo založeno níže pro převedení plavby při povodních a v zimním období po sklopení jezové konstrukce. Levé pole bylo 1,4 m, střední 1 m a pravé 0,6 m pod takzvanou normální vodou. Spodní základový práh jezu byl založen dřevěným štětovnicemi zatlučenými 1,5–2 m do podloží. Práh šířky 10 m byl obložen žulovými kvádry.

Hradlový jez se sklupnými slupicemi byl typu Poirée (první jez tohoto typu byl postaven ve Francii na řece Yonné u Basseville v roce 1834).

Ocelovou konstrukci hradlového jezu tvořily nýtované slupice vysoké 4,18, 3,58 a 3,18 m vzdálené od sebe 3 m. Na jezu bylo osazeno přes 1 tisíc hradel s hákem, které byly proloženy ve vzdálenosti cca 1–2 m takzvanými boky, tj. hradidla bez háků podloženými v horní části špalkem pro operativní menší průtokovou manipulaci. Hradla se opírala a zavěšovala za takzvanou pouchovou tyč v přední části jezové lávky široké 1,2 m, na které byly koleje pro vozíky přepravující hradla. Dole hradla dosedala na jezový práh, který byl předsunutý proti vodě před pouchovou tyčí cca o 0,5 m. Dotěsnění jezu bylo prováděno takzvaným těsníčem.

Na jezové lávce nebylo zábradlí, pouze na povodní straně byly tyče s ocelovým lankem. Při velice nízkých průtocích bylo prováděno dotěsnění jezu předsypáním vhodně strukturované škváry před hradla jezu.

Vyhrazení jezu se realizovalo operativně před povodněmi a pravidelně vždy před zimním obdobím od prosince do března. Sklápění ocelové konstrukce za dnový práh jezu se provádělo pomocí masivního vrátku (granigu) umístěného a vyvázaného v pilíři jezu.

Provádění průtokových změn na jezu ruční manipulací s hradly vyžadovalo velkou zručnost a sílu, vyzvednout hradlo předem uměl jen předák, jinak se hradla při vyhrazování uvázala spodem pod lávkou šmajskou, potom se nadzvedla z pouchové tyče a vyťahovala z povodní strany lávky.

Zprovoznění jezu a vzduť jezové zdrže bylo původně plánováno na závěr roku 1911, ale vzhledem k extrémně nízkým průtokům se realizovalo až od 2. 5. do 8. 5. 2012, a to po dobu 7 dnů, aby se vlivem napuštění jezové zdrže nesnížily výrazně průtoky, tedy i plavební hloubky na Labi pod Roudnicí n. L.

Vorová propust vybudovaná na pravém břehu u jezu byla dlouhá 233 m, široká na horní části jezu 12 m, a na dolní části byla kónicky rozšířena na 16 m. První vory se zde proplavily 3. 5. 1912 a poslední v roce 1952.

Řečiště v podjezí bylo regulováno. Byl odstraněn původní pevný jez, koryto řeky bylo prohloubeno v délce 1,5 km pod jezem, břehy zpevněny a vybudována dlouhá podélná koncentrační hráz pro zlepšení plavebních podmínek v levé plavební části koryta řeky.

Prohrábky a úpravy řečiště byly rovněž provedeny v nadjezí, a to zejména nad vjezdem do horního plavebního kanálu a před vorovou propustí.

Stavba dvou plavebních komor, horního a dolního plavebního kanálu včetně úprav řeky ve vjezdech do plavebních kanálů byly zahájeny roku 1907. Práce byly opa-



*Dokončený hradlový jez pod mostovkou roudnického mostu*

kovaně v letech 1909 a 1910 přerušovány povodněmi a stavba trpěla nedostatkem pracovních sil. Zejména náročný byl odstřel skály dna řečiště na levém břehu před vjezdem do dolního plavebního kanálu, kde celá část byla ohrázkována zemními hrázemi.

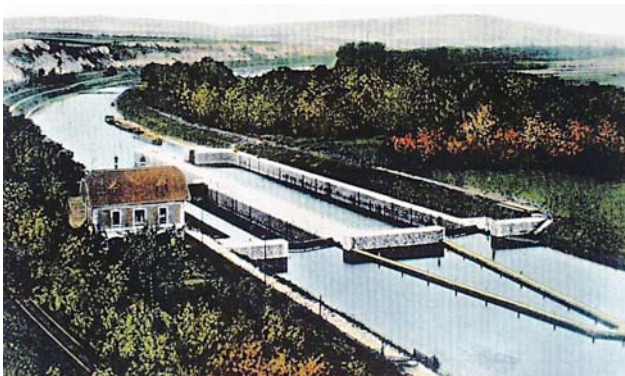
### **Plavební komory**

Dvě plavební komory z nautických důvodů byly vybudovány až 900 m pod jezem. Menší a na proplavení rychlejší plavební komora měla rozměr 73x11 m s hloubkou na záporníku k minimální plavební hladině 2,3 m. Velká plavební komora o rozměrech 146x22 m se zrcadlově umístěnými 11 m širokými vjezdy umožnilo proplavení remorkéru až se třemi vlečnými nákladními čluny.

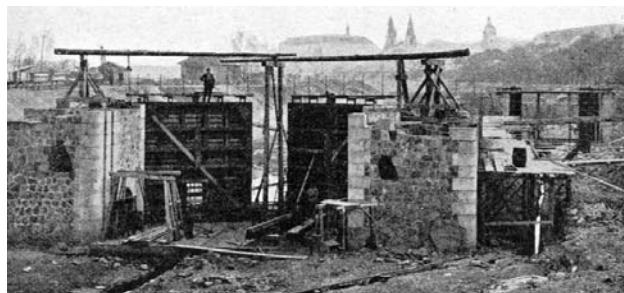
Konstrukčně odvážně a zdařile bylo vyprojektováno provedení štíhlých úsporných zdí plavebních komor a jejich obložení žulovým a lomovým kamenem.

Vrata na obou plavebních komorách byla postavena vzpěrná s těžkou masivní ocelovou nýtovanou konstrukcí, ale s dřevěnou výplní. Ovládání vrat bylo s ručním ovládním přes cévovou tyč. Komory měly plnění a prázdnění dlouhými obtoky s nátoky v přední zdi plavební komory uprostřed a nad vzpěrnými vraty na boční straně ke břehu. Dolní zaústění obtoku bylo umístěno těsně pod vzpěrnými vraty. Uzávěry obtoků byly segmentové s protizávažím rovněž s ručním ovládním klikou. Prakticky se jednalo o jednu velkou posilovnu v přírodě a obsluhu plavební komory tehdy zvládli jen svalnatí pracovníci.

Vjezdová signalizace na plavebních komorách byla původně zajištěna jen ručním terčem a vlajkami, později byly dodány pro noční proplavování petrolejové svítilny s barevnými skly.



*Dokončené plavební komory na kolorovaném snímku*



*Výstavba plavebních komor*

Na plavebních komorách byl postaven nový domek pro zaměstnance a na jezu dva sklady hradel a jezová služebna pro přespání jezové služby s přílehlou dílničkou.

Po kolaudaci zdymadla bylo od května do konce roku 1912 proplaveno plavebními komorami na zdymadle Roudnice nad Labem celkem 652 plavidel (z toho MPK 399 plavidel a 255 plavidel přes VPK). Celkem bylo přepraveno 116 599 tun zboží.

### **Plavební kanály**

Horní plavební kanál celkové délky 1050 m kopíroval původní boční rameno řeky a náhon na mlýn a pilu.

Plavební dráha v horním plavebním kanálu byla vybudována na šířku 20 m, vlivem šikmých břehů v hladině až 30 m. Hloubka k nominální hladině 149,80 m n.m. Jadran byla 2,5 m. Před plavební komorou byl horní plavební kanál rozšířen pro vjezd do obou plavebních komor na 43 m. V plavebním kanálu byly vybudovány 3 náplavky, několik schodišť a přístaviště osobních lodí. Podél levého břehu plavebních komor byla vybudována obslužná cesta, postavena městská kanalizační stoka a upraveno nábřeží.

Dolní plavební kanál byl vybudován v délce 500 m, jeho nižší založení vyvolalo problém se skalním podložím, je mírně zakřiven se šířkou od 39 m do 20 m a se zajištěnou větší hloubkou 3,1 m, protože byl určen jako ochranný přístav pro 16 plavidel.

### **Zdymadlo Roudnice n. L. za posledních 40 let**

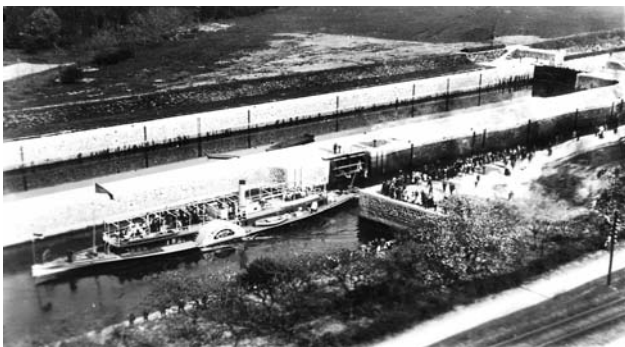
Zdymadlo Roudnice n. L. v období od své první kolaudace proběhl mnoha opravami, rekonstrukcemi a investicemi. Zejména v období 1968–1971 byl starý hradlový jez nahrazen moderním hydrostatickým sektorovým jezem.

V roce 1971–1975 probíhala rekonstrukce a modernizace MPK prodloužením ze 73 m na 85 m užité délky a osazení horních klapkových vrat pro převádění splávi a ledu. V roce 1988–1991 byl rozšířen horní plavební kanál v dolní části svislé zdi na pravém břehu. V roce 1993–1996 v rámci generální opravy kmenové městské stoky byla vybudována horní svislá zeď na levém břehu horního plavebního kanálu a dvě náplavky.



*Současný pohled na plavební komory v Roudnici nad Labem*





První parník proplul plavební komorou v roce 1910

V letech 2000–2003 se uskutečnila rekonstrukce velké plavební komory včetně přístavby nové provozní budovy, modernizace velínu plavebních komor, nové vyvazovací dalby v dolním plavebním kanálu a hlavně rozšíření vjezdu do velkého plavebního kanálu z 11 na 22 m a prodloužení plavební komory na 155 m a její navýšení.

Vorová propust byla upravena a dlouhodobě využívána pro vodní sporty, konalo se zde například Mistrovství Evropy ve vodním slalomu.

V roce 1995 byla v nadjezí vybudována unikátní havarijní norná stěna.

V letech 2007–2011 probíhala oprava rekonstrukce hydrostatického jezu. Rekonstrukce a opravy spočívaly v opravě vnitřních a vnějších povrchovou ochran sektorových uzávěrů, instalaci vzduchování všech tří sektorů, vyvážení levého jezového pole, opravou provizorního hrazení jezu a v neposlední řadě rekonstrukcí velínu jezu.

V horním plavebním kanálu v rámci nové svislé zdi bylo zřízeno nejkvalitnější veřejné přístaviště velkých mezinárodních osobních lodí.

Největší chloubou Povodí Labe, státní podnik je vodohospodářský monitoring a matematické modelování povodňových stavů na ortofotomapách. V současné době na velín komory je instalována LED informační tabule, která slouží k zobrazení údajů textu, datumu, času, teploty vzduchu a vody, dále vodních stavů a dolních a horních hladin na jezu lodním dopravcům.

Obsluhy velínu PK a jezu na dolním Labi jsou on-line napojeny na vodohospodářský monitoring a dostávají okamžité informace o vodním díle Roudnice n. L., ale

i vodohospodářské údaje o vodním díle nad i pod zdymadlem Roudnice. Plavidla jsou nahlašována a evidována v počítačovém systému, který je v současné době propojen s informačním říčním systémem Státní plavební správy. Nelze opomenout význam ŘVC Praha, které od svého založení významně investovalo do modernizace a rozvoje labské vodní dopravní cesty. Zatím poslední investicí na zdymadle Roudnice bylo osazení automatického ovládání MPK.

V současné době v sousedství roudnického jezu probíhá na pravém břehu privátní výstavba malé vodní elektrárny s instalovaným výkonem 4500 kW a s maximálním dosažitelným výkonem 4200 kW. Budou zde instalovány čtyři turbíny. Konstrukčně se jedná o PIT turbínu – turbínu s obtékanou převodovkou a generátorem umístěným v šachtě. Osa turbíny bude vodorovná. Průměr oběžného kola turbíny 3200mm s počtem lopatek 3 ks a počtem lopatek rozvodného kola 16 ks. Maximální provozní spád 3,0 m a minimální spád 1,0 m. Maximální průtok vodní elektrárnou je 225 m<sup>3</sup>.s<sup>-1</sup>. Investorem této vodní elektrárny je RenoEnergie, a.s.

Zdymadlo Roudnice patří, dnes již neodmyslitelně, k dominantě Města Roudnice nad Labem. Je každodenní součástí života nejen roudnických obyvatel. Krása technického dědictví se zde nenásilně prolíná s moderními zařízeními vodního díla.



Kajutová loď Europa v horní rejdě v Roudnici nad Labem



Výstavba hydrostatického jezu proběhla v letech 1968–1971

Fotodokumentace: Petr Randák, Jaroslav Jungman, archiv Povodí Labe, státní podnik

# Ing. Tomáš Vaněk – 21 let v čele Povodí Labe

Ing. Jiří Kremsa - technický ředitel, Povodí Labe, státní podnik



**Koncem března ukončil svou profesní dráhu Ing. Tomáš Vaněk, dlouholetý generální ředitel státního podniku Povodí Labe, kterému byl věrný 41 let, když krátce po dovršení 65 letého životního jubilea odešel k 1. 4. 2012 do starobního důchodu.**

Tak jak tomu v mnohých rodinách naší generace bylo, i jeho život, zejména útlé dětství a mládí výrazně poznamenala poválečná doba a s tím spojené politické otřesy v Československu. Narodil se sice v rodině mladých, nadějně prosperujících „továrníků“ jako nejmladší dítě, ale Vítězný únor 1948 způsobil v životě tehdy šťastné rodiny zásadní zvrat. Rodiče totiž odjeli před únorem 1948 na zahraniční pracovní cestu a již se nemohli vrátit. O své tři děti (Tomáše, jeho o málo starší sourozence Honzu a Natašu) bojovali sice prostřednictvím všech možných mezinárodních institucí, včetně Červeného kříže, ale bezúspěšně. Děti vychovávala především babička a strýc, který ovšem coby režimem násilně nedostudovaný medicíny byl v nemilosti našich mocných a jako řidič nákladáku jen obtížně, ale obětavě zajišťoval živobytí malým dětem. Těžké dětství však vtisklo sourozencům zarputilost a cílevědomost, s níž se dokázali porvat s nepřízní osudu. Zvláště Tomáš tím vynikal a díky svému pohybovému nadání a podpoře strýce, který v něm podporoval sportovního ducha, se prosazoval snad ve všech sportech. Již jako žák byl dobrý atlet, závodně pak hrál fotbal i hokej až do dorosteneckého věku, ale nakonec zůstal u své celoživotní lásky, tenisu, v němž slavil mnoho úspěchů. V 60. a 70. letech patřil mezi desítku našich nejlepších tenistů v jednotlivých věkových kategoriích. V r. 1965 se probojoval do semifinále Pardubické juniorky, kde prohrál s Vladimírem Zedníkem, později našim dlouholetým daviscupovým hráčem. Tentýž rok však úspěšně maturoval na stavební průmyslovce v Hradci Králové a zahájil vysokoškolské studium na vodohospodářském směru Fakulty stavební ČVUT v Praze. V roce 1971 ukončil studium a nastoupil jako hydrotechnik v oddělení vodohospodářského rozvoje na ředitelství podniku Povodí Labe v Hradci Králové. Na počátku 80. let absolvoval postgraduální hydrotechnické studium na Fakultě stavební ČVUT. Ve funkci vedoucího referátu hydrotechniky prosazoval vždy

moderní metody a nasazení tehdy těžce dostupné výpočetní techniky v podniku.

Listopad 1989 a s ním spojené společenskopolitické změny s úlevou přivítal, neboť odpovídaly jeho celoživotním postojům a jasnému světonázoru vtisknutému mu těžkým dětstvím. Tyto změny se nestaly pro Tomáše impulsem pro odplatu režimu, ale dodaly mu nový profesní elán a cíle. V r. 1990 stál u zrodu odboru ekologie, jehož se stal vedoucím, kde prosazoval zejména vyváženost vodohospodářské činnosti s ochranou životního prostředí. V lednu 1991 se přihlásil do vypsaného konkurzu na podnikového ředitele a v únoru v soutěži s dalšími 11 účastníky s přehledem zvítězil. Musím podotknout, že u tehdy nezávislé široké komise, v níž zasedali mimo jiné i dnešní vrchní ředitel úseku vodního hospodářství RNDr. Pavel Punčochář, CSc. (tehdy ředitel VÚV) či profesor Vojtěch Broža (tehdy vedoucí katedry hydrotechniky ČVUT) „porazil“ vodohospodářskou legendu Povodí Labe Ing. Karla Trejtnara, CSc., ale i další odborníky. Byla to čestná soutěž, v níž Tomáš přesvědčivě prezentoval své odvážné vize a široké odborné znalosti. Se všemi svými tehdy „soupeři“ dokázal v dalších letech velmi úzce spolupracovat.

Následující období nově nastoupivšího podnikového ředitele nebylo jednoduché. Pod jeho vedením se musel podnik vypořádat s velkou privatizací – v našich podmínkách to znamenalo především zrušení rozsáhlé stavební montážní činnosti. Realizoval pak své vize, s nimiž zvítězil v konkurzu a reorganizoval celou organizační strukturu podniku. Nepoměr v rozsahu působnosti tří závodů, v nichž výrazně dominoval ten pardubický, vyřešil rozdělením tohoto jednoho závodu na tři – nesplavné toky Pardubice (všechny levostranné přítoky Labe a Tiché Orlice), a hlavně dva „plavební závody“ – Střední Labe se sídlem v Pardubicích a Dolní Labe se sídlem v Roudnici nad Labem. V nových 5 závodech, velikosti i oblastí působnosti již vyrovnaných, zavedl systém provozních středisek, kopírujících dílčí hydrologická povodí. Těmito organizačními změnami výrazně zjednodušil systém řízení a zvláště operativnost v provádění péče a údržby o vodní toky a vodní díla. Co se týče řízení podniku, tak se Tomáš nebál konkurence a dokázal se obklopovat odborníky a dávat jim potřebný prostor. Rozhodně neměl rád „kejvaly“, neboť si byl dobře vědom, že dobrá řešení vznikají vždy pouze zvažováním pro a proti v odborných „střetech“. Zavedl ještě užší spolupráci s odbornými pracovišti vysokých škol a dalšími odbornými institucemi. Stál u zrodu Mezinárodní komise pro ochranu Labe a byl po celou svou další profesní dráhu v jejím vedení. Dbal přitom stále na vyváženost naší činnosti s ochranou životního prostředí a nedopustil, aby některé extrémní ekologické názory převážily nad potřebami vodního hospodářství a celé společnosti.

Je třeba říci, že nebyl přítelem polovičatých řešení. Rozhodl tak například o unikátním řešení „záchran“ přehrady Mšeno v Jablonci nad Nisou, když odmítl nejistá tzv. „laciná“ opatření formami různých typů injektáží a dal přednost odvážnému vložení nové injekční štoly přímo pod základový beton přehradního tělesa, která jako následně i revizní štola umožňuje dokonalou kontrolu dalšího chování přehrady, případně i další doplňující dotěsnění. Tato realizace byla vysoce oceněna předními

domácími i zahraničními odborníky.

Pokud se týká labské vodní cesty, dbal svými rozhodnutími nejen o její bezpečný provozní stav, ale i o její rozvoj na úrovni evropských trendů. Dokázal prosadit ještě v devadesátých letech výstavbu malé plavební komory v Lovosicích a rekonstrukci velké plavební komory tamtéž, zahájit sérii rekonstrukcí všech velkých plavebních komor na dolním Labi, a to vše v moderních parametrech a s moderními prvky vybavení. Rozhodl i o soustavné rekonstrukci dožívajících kamenných zdí plavebních komor na středním Labi. Vždy podporoval dokončení splavnosti Labe do Pardubic se zlepšením plavebních podmínek na regulovaném Labi či realizaci vodního koridoru D-O-L.

Za Tomášovy profesní éry přestálo Povodí Labe několik rozsáhlých katastrofálních povodní. Ať to již bylo v r. 1997, 1998, 2000, 2002, 2006 a naposledy v roce 2010, byl ve svých rozhodováních veden snahou o zahájení a realizaci následných oprav vodohospodářského majetku bezprostředně po povodních a to i za nejistoty následné dotační podpory na nápravu povodňových škod. K tomu ho vedlo i jeho „lidství“, kdy dokázal soucítit s obyvatelstvem v postižených obcích. Přitom příkladně a vstřícně dokázal vést komunikaci se starosty obcí a přímo s obyvateli. Významně podporoval i následnou realizaci protipovodňových opatření a všechny nás vedl k včasné přípravě na další etapy.

Jeho přínos například v realizaci komplexu protipovodňových opatření v povodí Tiché Orlice a Třebovky krátce po povodni 1997 je nesporný a nepostrádá odvahou a originalitou.

Jako bývalý dlouholetý vedoucí vodohospodářského dispečinku nemohu nepřipomenout jeho osobní rozhodnutí o rozsáhlé výstavbě a modernizaci automatizované monitorovací sítě v režii Povodí Labe, na základě níž máme

nástroje k optimalizaci chování a řízení našich vodních děl a která slouží i jako významný doplněk ke státní monitorovací síti ČHMÚ ke zvýšení včasnosti varování obyvatelstva i ke zlepšení přesnosti hydrologických předpovědí.

Za dobu jeho působení přestály podniky Povodí několik „hlavičkových“ změn. Tomáš převedl úspěšně podnik od příspěvkové organizace přes akciovou společnost se sto procentní účastí státu až po státní podnik, zvládl mezitím i převod z působnosti ministerstva životního prostředí na ministerstvo zemědělství. Vždy přitom dbal na vysoký standard a odbornou vyspělost naší firmy. Vedle toho působil ve vedení Svazu vodního hospodářství, ať již jako člen představenstva, jeho místopředseda i předseda. V těchto funkcích byl vždy tmelícím prvkem vodohospodářů z „velké“ i „malé“ vody. Povodí Labe se pod jeho vedením stalo renomovanou firmou ve svém oboru, vysoce ceněnou i v zahraničí.

Nemohu zde vzpomenout všeho, co vykonal pro podnik Povodí Labe, či pro vodní hospodářství jako celek.

Jedno však na závěr přece jen nutno podotknout. Všichni z oboru, kteří ho znají, a jsem přesvědčen, že i ti, kteří s jeho postojem někdy nesouhlasili, musejí ocenit, že byl vždy názorově zcela kompaktní a díky své cílevědomosti a neústupnosti dokázal udržet stabilitu a dobré renomé Povodí Labe po dobu 21 let a vytvořil dobrý předpoklad, že tomu tak bude i v dalších letech.

Tomáši, patří Ti poděkování nejen za Povodí Labe, ale i za všechny „povodáky“ a „plavce“. Já osobně Ti děkuji nejen za skvělé organizační „tahy“ a dobrá důležitá odborná rozhodnutí, ale vedle toho za Tvoje člověčenství, které jsem celou dobu po Tvém boku vnímal.

Tome, ať se Ti dál daří nejen v seniorských tenisových soutěžích, ale samozřejmě i v osobním životě.



## Povodí Labe, státní podnik

Víta Nejedlého 951

500 03 Hradec Králové

Tel.: 495 088 111 Fax: 495 407 452

E-mail: labe@pla.cz

**ZABEZPEČUJE výkon správy povodí,** kterou se rozumí správa významných vodních toků, činnosti spojené se zajišťováním a hodnocením stavu povrchových a podzemních vod v oblasti povodí horního a středního Labe.

### PŘITOM

- vytváří podmínky pro oprávněné nakládání s vodami
- spolupracuje při zneškodňování havárií na vodních tocích
- udržuje splavnost využívaných dopravních významných vodních cest



### NABÍZÍ

- analýzy povrchových a odpadních vod, říčních sedimentů a plavenin včetně odběru vzorků
- využití podvodního dozeru KOMATSU, rypadel POCLAIN a MENZIMUCK včetně zajištění přepravy vytěžených hmot

## LUDEK CIDLINA SE STAVÁ RENTIÉREM



Když mě Egil Podzimek požádal, abych napsal pár slov o Ludkovi Cidlinovi v souvislosti s jeho rozloučením s profesní kariérou, cítil jsem se poctěn. Málokdo ví, že Ludka znám snad nejdéle z celého okruhu vodocestných odborníků. Naše kroky se setkaly v roce 1961 na internátním pokoji na břehu řeky Labe v prvním ročníku Stavební průmyslovky v Děčíně. Jeho úspěšné proplouvání průmyslovkou nám průměrným studentům-lemplům nijak neimponovalo. Dobrymi kamarády jsme se stali až po mnohých rošťárnách, ze kterých kvůli zaujmutí čtenáře vybírám jednu veselou:

Zamřížované přízemí a tuhý režim internátu jsme překonávali lanem dle potřeby spouštěným z druhého patra do zahrady směrem k Labi. Při jedné strkanici pozdě v noci u otevřeného okna se spolužák Čupela, pokud mě paměť neklame, zdráhal převzít službu při obsluze lana a dožadoval se bezúspěšně vycházky. V té chvíli do pokoje vstoupil dozor konající obávaný profesor ruštiny zvaný Car. Bleskově odhadl situaci, ukázal prstem na všechny okolo Čupely, zahřměl „ráno se u mě budete hlásit“ a odešel. Čupela celou dobu pololežel na parapetu okna a hrdinně zakrýval svým tělem konopné lano. Druhý den nám Car do žákovských knížek vepsal nesmrtelnou poznámku: Vyhazovali žáka Čupelu z okna. Tato poznámka Ludkovi vylepšila jeho reputaci pošramocenou samými jedničkami a pochvalnými hodnoceními od profesorů.

Nyní již vážněji. Při našem náhodném setkání záhy po vysoké

Luděk již pracoval ve Státní plavební správě a svým nadšením (jak se později ukázalo celoživotním) pro novou práci a pro vodu vůbec mě zlákal do oddělení vodních cest. Vodní cesty spolu s některými dalšími odděleními úřadovaly ve stavebních buňkách, ve kterých by dnešní stavební dělník uložil maximálně nářadí. Tedy pouze takové nářadí, které by se nepoškodilo mrazem či vedrem. Zmiňuji se o tom proto, abych mohl tehdejší stav srovnat s dneškem, kdy SPS sídlí v důstojných prostorách a je kvalitně vybavena ke své práci. Znamenalo to dlouhá léta sledování a důsledného hlídání každého detailu od stavebních úprav a oprav přes lodní a vozový park až po nejmenší součástky uniforem. To Luděk uměl. Co bylo možné, navrhnul sám, co bylo nutné, v rámci finančních možností, zadal profesionálům k výtvarnému zpracování. Prezident PIANC Eric van den Eede při nedávné návštěvě Prahy po prohlídce Státní plavební správy se Ludka zeptal, jak jste docílili takové úrovně, jež snese srovnání s nejmodernějšími bruselskými úřadovny. To muselo stát peněz? Odpověď zněla nikoli, náš rozpočet nedovoluje žádný luxus. Na vše byly použity standardní cenově průměrné materiály. Úspěch tkví v detailu a v důsledné kontrole provedení. Když barvu, tak přiznáme modrou a námořnickou a to důsledně. Dnešní vzhled a vybavení Státní plavební správy, ale i úroveň poskytovaných služeb veřejnosti je v naprosté většině Ludkova zásluha a důsledek systematické práce v celém průběhu jeho ředitelování.

O pokračování této vzpomínky jsem požádal Pavla Juráška, který jako bývalý jeho učitel a následně jako jediná osoba, která Ludka z pozice nadřízeného orgánu může zodpovědně hodnotit.



Ludka Cidlinu znám opravdu již řadu let. Jako absolvent hydrotechnické specializace vodohospodářského směru na Stavební fakultě Českého vysokého učení technického v Praze byl předurčen k práci projektanta či stavbyvedoucího na některém hydrotechnickém díle. Hrou osudu se stalo, že Luděk Cidlina nastoupil v roce 1973 na tvořící se Státní plavební orgán v Praze pod vedením ředitele Ing. Josefa Brandejse. Spolu s Ing. Petrem Šotolou a Ing. Jaroslavem Bimkou tvořili jádro vznikající státní organizace ve vnitrozemské plavbě na území České republiky bývalé Československé republiky. Ve svých vzpomínkách ředitel Ing. Brandejs všechny hodnotí velmi vysoko, jako základ vznikající státní organizace v oblasti vnitrozemské plavby v České republice.

Luděk začal budovat státní odborný dozor v české vnitrozemské plavbě s vysokou profesionalitou. Pochopitelně, že to nešlo jednoduše a musel věnovat mnoho času a úsilí nejprve svému vzdělávání v oblasti spíše právní než inženýrské a následně své studiem získané poznatky zavádět do praxe. To, co všechno v této době vytvořil, bylo již na stránkách tohoto časopisu nedávno uvedeno, jak je dále konstatováno a proto to nechci opakovat a dále rozvádět. Ludkovi Cidlinovi se opravdu podařilo ve funkci vedoucího státního odborného dozoru vytvořit v oblasti české vnitrozemské plavby stabilní a profesionální státní orgán.

V roce 1992 se rozhodoval, kterým směrem se vydá dále. Nakonec zvítězila jeho profesionalita a přihlásil se do výběrového řízení na nového ředitele Státní plavební správy v Praze. Jako předseda výběrové komise mohl potvrdit, že Luděk Cidlina ze všech přihlášených uchazečů byl nejlépe připraven a přes předcházející pochybnosti některých členů komise byl jednomyslně doporučen do funkce ředitele příslušné organizace. Svou novou funkci vzal velmi zodpovědně a se svým nezměrným úsi-

lím se mu podařilo pokračovat v dříve započaté práci, směřující k vytvoření plně profesionálního plavebního úřadu, jako vrcholného státního orgánu ve vnitrozemské plavbě v souladu s novým zákonem o vnitrozemské plavbě, který vstoupil v platnost v roce 1995.

Mám-li hodnotit i jeho osobní vlastnosti mohu konstatovat, že je to člověk bezkonfliktní, který se snažil vždy zodpovědně plnit svou funkci státního úředníka, v tom nejlepší slova smyslu. Bezkonfliktnost a tolerance vyžaduje od člověka velkou odvahu a vnitřní sílu překonávat určité překážky, kterých není nikdy málo, a myslím, že já sám o tom mohu hodně vyprávět. Náš vztah se zejména v poslední době dostal na velmi přátelskou úroveň. Jemu vděčím, že můj přechod do důchodu proběhl pro mne bezproblémově.

O Ludkovi Cidlinovi by se dalo psát mnohem více, vzpomíná Jaroslav Bimka, ale před rokem vyšel v časopise *Vodní cesty a plavba* č. 1/2011 obsáhlý článek Ing. Luděk Cidlina šedesátipětiletý a k němu není mnoho co dodávat. Svůj odchod Luděk avizoval předem a načesoval ho více méně dle vlastního uvážení. Řada z nás jej přemlouvala, aby ještě chvíli zůstal, ale své záměry Luděk vždy důsledně plnil. Přestože v podstatě odchází ze své vůle a v plné síle musel nakonec i zde prokázat svou vnitřní sílu. Proto bychom mu všichni rádi popřáli, aby si své nadcházející rentiérské období (volím nepřesné označení rentiér, protože korektně přesné, tedy starobní důchodce, na něj opravdu nesedí) na své chalupě v Horním Bradle ve zdraví i se svou skvělou manželkou užil. A když už se jmenovec řeky Cidliny usídlil pár metrů od řeky Chrudimky, prosím, aby k němu byla říční duše při plánování povodní laskavá a vzala do úvahy, že Luděk vždycky měl a stále má vodu rád.

*Jaroslav Bimka s přispěním Pavla Juráška*



*Ing. Luděk Cidlina patří mezi nejlepší fotografy v našem oboru*



# Otevření sportovního lodního výtahu na Orlíku odstartovalo sezónu na Vltavě

**Ing. Jan Skalický** - ředitel Ředitelství vodních cest ČR

29. dubna 2012 se opět dal do pohybu unikátní lodní výtah na přehradě Orlík. Při pravidelné zimní odstávce byl zvětšen přepravní vozík výtahu. Tato úprava umožní dalším 700 lodím registrovaným v ČR, které se dříve do vozíku nevešly, využít jeho služby.

Slavnostním křtem inovovaného vozíku na koruně hráze přehrady Orlík odstartovala letošní plavební sezóna na Vltavě. Vozík výtahu prošel poslední rekonstrukcí v roce 1976 a od té doby 35 let pomáhal malým plavidlům překonat přehradu. Investor projektu Ředitelství vodních cest ČR a Povodí Vltavy, státní podnik ho nyní nákladem 1,14 mil. Kč vč. DPH inovovaly. Zvětšený vozík nyní převezí lodě do rozměrů 3x8,5 metru a hmotnosti 3,5 tuny. Přestože zvětšení vozíku mělo technická omezení, takže je jen o 50 cm širší, umožní tato změna přepravit o 700 lodí registrovaných v ČR více.

**Lodní výtah na Orlíku je unikátní nejen v České republice, ale i v celé Evropě. Překonává výšku více než 70 m a přepravení lodi po 277 m dlouhé kolejové dráze**

trvá bezmála 20 minut. Výtah byl postaven při výstavbě orlické přehradní hráze a způsob přepravy lodi se od té doby nezměnil. Vozík je ve stanici zanořen do vody tak, aby loď do něj vjela. Následně je přivázána, takže po jeho vynoření visí na kurtách. Přeprava po kolejích probíhá na sucho. V horní části dráhy je vozík vždy otočen, aby byla loď při zanoření vozíku v koncové stanici schopna pohodlného vyplutí.



Křest rozšířeného lodního výtahu na VD Orlík



Letecký pohled na VD Orlík

## Nové atrakce na horní Vltavě

**Tomáš Kolařík** - Plavba a vodní cesty o.p.s.

Od letošního června funguje v přístavišti Lannova loděnice v centru Českých Budějovic nová půjčovna motorových člunů. Po jednoduchém zaškolení si mohou zájemci zapůjčit člun pro 6-8 lidí a vyjet na plavbu třeba až na Hlubokou. Občanské sdružení Open Rivers za podpory města České Budějovice začalo provozovat také přívoz v Českém Vrbném, který nahradí v této lokalitě tolik chybějící most pro pěší i cyklisty. Zesplavněný úsek Vltavy České Budějovice-Hluboká nad Vltavou, který upravilo Ředitelství vodních cest ČR za podpory Evropského fondu pro regionální rozvoj, začíná ožívat. Od příštího roku k tomu významně přispěje i další splavněný úsek. Po dokončení plavební komory Hluboká nad Vltavou bude možné doplnout až k přehradě Hněvkovice.



Člun pro 6-8 lidí je k zapůjčení v Českém Vrbném



## Vodní stavby sbírají ocenění

**Ing. Jan Bukovský, PhD. - Ředitelství vodních cest ČR**

V posledních letech se v médiích nepravidelně objevují zprávy, že Ředitelství vodních cest ČR a jeho dodavatelé obdržely ocenění za své stavby. Za uplynulé dva roky je jich již pěkná řádka a určitě stojí za to si je připomenout pěkně pohromadě:

### Plavební komora České Vrbné

První, zcela nová plavební komora, která vznikla v rámci projektu Dokončení vltavské vodní cesty v úseku České Budějovice-Hluboká nad Vltavou. Na předměstí Českých Budějovic umožňuje lodím překonat jez České Vrbné se spádem 7 m. Její rozměry 45x6 m a hloubka 3 m plně odpovídají parametrům vodní cesty třídy I pro plavidla o maximálních rozměrech 44x5,4 m a maximální nosnosti 300 tun. V horním ohlavi jsou osazena klapková vrata s nepřímým plněním jednostranným krátkým obtokem a v dolním ohlavi pak desková jednokřídlá vrata s přímým prázdněním. Obsluha komory má k dispozici moderně vybavený velín, vč. počítačového ovládání proplavení, jezových klapek a vjezdu do přístavu. V horní i dolní rejdě jsou postavena čekací stání vybavená přípojkou elektrické energie.

Stavba obdržela tituly:

- **Česká dopravní stavba roku 2011, kategorie A Stavba**
- **Vodohospodářská stavba roku 2011**
- **Cena České komory autorizovaných inženýrů a techniků 2011**



Plavební komora České Vrbné

### Přístaviště Lannova loděnice

Koncové přístaviště vltavské vodní cesty pod Dlouhým mostem v Českých Budějovicích tvoří 6 pontonů kotvených k šesti vysokovodním dalbám. 60 metrů dlouhé plovoucí molo umožňuje ve dvou výškových úrovních vyvážání jak lodí pravidelné osobní dopravy, tak i individuálních turistů. Bezbariérový přístup, stejně jako pří-

pojka vody, elektřiny a osvětlení jsou samozřejmostí a České Budějovice se tak mohou pochlubit moderním přístavištěm opravdu evropských parametrů.

Stavba obdržela titul:

- **Česká dopravní stavba roku 2010, kategorie A Dopravní stavby**



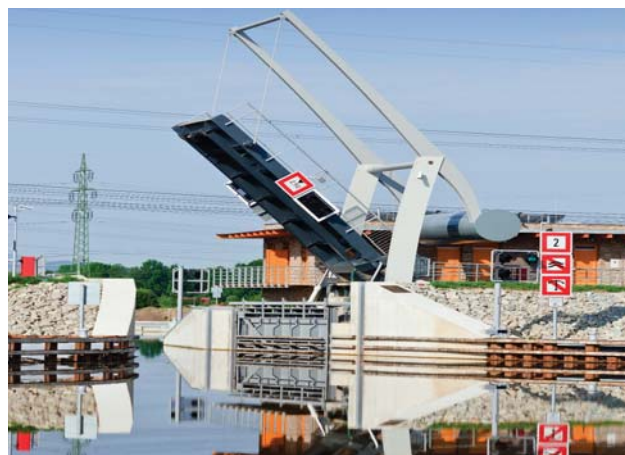
Přístaviště Lannova loděnice v Českých Budějovicích

### Sklopný silniční most v Českém Vrbném

Další ze staveb, které vznikly při realizaci projektu Dokončení vltavské vodní cesty v úseku České Budějovice-Hluboká nad Vltavou. Unikátní sklopný most byl vybudován na vjezdu do ochranného přístavu České Vrbné. Řeší možnost průjezdu až 5,25 m vysokých lodí z/do přístavu při zachování vhodného sklonu komunikace, která je vedena po břehu řeky a kterou kromě automobilů využívají i cyklisté a bruslaři. Nosná konstrukce mostu je 10,7 m dlouhá a 5,2 m široká. Pro bezpečnost všech uživatelů je osazen moderním zabezpečovacím zařízením včetně kamer, které umožňují obsluhu mostu po celou dobu kontrolovat průběh jeho provozu. Most se ovládá z velínu plavební komory.

Stavba obdržela titul:

- **Česká dopravní stavba roku 2010, kategorie Cena předsedy České silniční společnosti**



Sklopný most v Českém Vrbném

### Rekonstrukce železničního mostu Kolín

Stavba železničního mostu v Kolíně, který nahradil 100 let starý, již dosluhující most. Jeho výstavbou se vyřešila



nejen otázka nutné rekonstrukce 132 m dlouhého dvojkolejného mostu, ale zároveň i jeho podjezdné výšky. Ta vzrostla z původních 4,35 m na předpisových 5,25 m. Zároveň bylo jedno z nově vzniklých polí mostu připraveno na montáž zdvižného zařízení, které v budoucnu umožní zvednutím zvýšit v tomto poli podjezdnou výšku až na 7 m. Kritici stavby tak dostali jasnou odpověď nezávislých odborníků. Most je funkčně, stavebně i architektonicky na špičkové úrovni.

Stavba obdržela tituly:

- **Česká dopravní stavba roku 2010, kategorie Cena časopisu Silnice železnice za konstrukční detail**
- **Stavba roku Středočeského kraje 2011, kategorie Cena za dopravní infrastrukturu**



Nový železniční most v Kolíně

Na závěr je nutné dodat, že bez finanční pomoci Evropské unie by tyto stavby buď vůbec nevznikly, nebo vznikaly velmi pomalu. Náklady staveb byly totiž z 85% hrazeny prostřednictvím Operačního programu Doprava z Evropského fondu pro regionální rozvoj.

## Květen – měsíc kongresů

### Bc. Václav Straka - Ředitelství vodních cest ČR

V květnu se konalo hned několik kongresů, na kterých mimo jiné zazněla i témata vody, vodních cest a vodní dopravy.

První z nich byl pořádán 3. 5. 2012 pod patronací Doc. Ing. Františka Čuby CSc. na Zlínské Univerzitě Tomáše Bati a měl název **Zemědělství pro příští dvacetiletí**. Mluvílo se hodně o aktuálních, zejména ekonomických a organizačních, problémech zemědělství a produkce a prodeje potravin. Skoro by se dalo říct: Co s tím mají vodní cesty společného? Z příspěvku Ing. Skalického, ředitele ŘVC ČR, vyplynulo, že poměrně hodně. Ono totiž nejde jen o vlastní vodní cestu a možnost přepravy agrárního zboží a chemických hnojiv. Ing. Skalický totiž vyzvedl další, velmi důležitý aspekt, který vodní cesty přinášejí a tím je hospodaření s vodou a vyrovnávání vodní bilance krajiny. To už jsou samozřejmě témata, na která zemědělci slyší. Zejména na Moravě je totiž vody nedostatek a vybudování vodního koridoru Dunaj-Odra-Labe (D-O-L) by přineslo v tomto směru výrazné zlepšení. Bohužel většina přítomných konstatovala, že realizace tohoto projektu je příliš vzdálená a v ČR ještě stále není dostatečné obecné povědomí o nutnosti akumulace vody a šetření s ní jako se vzácným zdrojem bohatství.



Ing. Josef Podzimek a Ing. Jan Skalický se na konferenci o zemědělství zdraví s Doc. Ing. Františkem Čubou CSc.

Druhá konference se konala o týden později 10. 5. 2012 v Ostravě. Tentokrát byl patronem Ing. Jan Světlík a firma Vítkovice Machinery Group. Setkání „**Strojírenství Ostrava 2012**“ se konalo na půdě Vysoké školy báňské – Technické univerzity Ostrava a jak už sám podtitul „**Strojírenství a doprava**“ napovídá, tentokrát šlo o dopravu mnohem více, než ve Zlíně. Jak by také ne. Vyrobit dobrý

výrobek je věc jedna, ale je nutné také vyřešit, jak ho dostat k zákazníkovi. Přeprava nadrozměrných a extrémně těžkých nákladů je jedním ze základních problémů strojírenství. V tomto směru měl Ing. Skalický o posluchače postaráno. Vždyť doprava těchto výrobků po vodě je v podstatě nejjednodušší, nejlevnější a v některých případech i jediná možná. Zde se ukazuje tragická nedostatečnost sítě českých vodních cest a totální absence využitelné vodní cesty na Moravě. Jak konstatoval sám Ing. Světlík: „Podmínkou konkurenceschopnosti strojírenských podniků je i rychlá, bezpečná, ekologická, levná, spolehlivá a kvalitní přeprava.“ Vodní doprava je v tomto směru ideální, pokud má k dispozici spolehlivou vodní cestu. Na tom se prakticky všichni účastníci kongresu shodli, stejně jako na nutnosti pokračování zlepšování plavebních podmínek na Labi a dalších jednání o možnosti budování vodního koridoru D-O-L.

K poslednímu požadavku nebylo daleko. 22. 5. 2012 ve Varšavě a následně 23.–24. 5. v Hradci nad Moravicí proběhla dvě jednání, jejichž hlavní náplní byla mezinárodní spolupráce na poli vodních cest a dopravy. **Varšavský kongres** pod názvem **Rozvojové příležitosti pro západní Polsko, Německo a Česko** se věnoval jak rozvoji plavby na Labi, tak i projektu vodního koridoru D-O-L a s ním spojenému splavnění Odry. **Jednání v Hradci nad Moravicí** bylo více pracovní a čistě zaměřené na D-O-L. Za účasti odborníků Česka, Polska a Slovenska zde byly diskutovány možné postupy v další snaze o realizaci vodního koridoru a zejména jeho udržení v síti TEN-T. Účastníci se shodli na tom, že vinou nedostatečné komunikace a vzájemné podpory došlo k tomu, že v novém návrhu sítě TEN-T není zahrnuta oderská vodní cesta ani vodní koridor D-O-L. Výsledkem jednání je domluva, že česká strana zpracuje do konce června 2012 návrh na opětovné zařazení vodního koridoru D-O-L do TEN-T. Za předpokladu získání souhlasu Polska a Slovenska ho pak zašle Evropské komisi, a to spolu s návrhem na zařazení do „comprehensive network“, s horizontem realizace do roku 2050, kde zatím žádné vodní cesty zařazené nebyly.

Dobrou zprávou tohoto měsíce také je, že **řídící skupina Dunajské strategie EU** zařadila dne 3. května 2012 komplexní analýzu vodního koridoru D-O-L mezi **projekty infrastruktury vodních cest této strategie**, což znamená rozšíření možností financování a podpory ze strany EU a partnerů Dunajské strategie.

# Na jihu Čech vzniká zajímavá tradice

## Bc. Václav Straka - Ředitelství vodních cest ČR

**Druhý ročník akce Vltava Open odstartoval v Českém Vrbném u Českých Budějovic 14. května 2012 novou turistickou sezónou. Pomalu, ale jistě tak vzniká příjemná tradice ukazující lidem, že řeka může přinášet spoustu zábavy.**

Na návštěvníky čekal bohatý kulturní a zábavní program. Areál ochranného přístavu i přilehlé areály Povodí Vltavy a vodáckého kanálu i kempu Lídy Polesné zaplnily tisíce lidí. Čekaly na ně ukázky činnosti policie, hasičů a vodních záchranářů. Ale také možnost vyzkoušet plavbu v dračí lodi, půjčovna lodiček. Pro děti skákačí hrad, soutěže, divadélko. Hodně zaujaly řídičské trenážery, na kterých si děti i dospělí mohli vyzkoušet, jak velký je náraz do zdi při rychlosti 30 km/h nebo jízdu pod vlivem alkoholu. Shodli se, že by to měli vyzkoušet všichni řidiči.

Návštěvníci viděli i ukázky provozu sklopného mostu a plavební komory, vč. prohlídky velínu, ze kterého jsou obě zařízení obsluhována. Netradičně mohli také přejít přes jezovou lávku, která je jinak pro veřejnost nepřístupná. K vidění byly i ukázky prací z architektonické soutěže nebo činnosti vodáků na zrekonstruovaném kanálu v areálu Lídy Polesné.

To vše od 14.00 doplnil hudební festival, na kterém se představily například Mňága a Žďorp, Blue Effect, 100°C, Sunshine a další převážně rockové skupiny.

Ivana Popelová, náměstkyně primátora Českých Budějovic k tomu řekla: „Jsem ráda, že se z pěkné akce pomalu stává tradice. Letos se na jejím financování významnou částkou podílí i naše město. Vltava je součástí jižních Čech a plavba po ní má dlouhou tradici.“

Ing. Jan Skalický, ředitel Ředitelství vodních cest ČR, které je investorem staveb zajišťujících obnovení splavnosti Vltavy k tomu dodal: „Vodní cesty mají své nezapomenutelné kouzlo. Plavbu provází klid a pohoda, kterou na silnici člověk nenajde. V celé Evropě přitahují pozornost tisíců turistů. V loňském roce přijelo jenom na Batův kanál se svězt lodí 65 000 lidí. Vltava má v tomto směru obrovský nevyužitý potenciál spojit významné regiony a přitáhnout statisíce turistů. Přejí jižním Čechám v tomto směru hodně zdarů.“

**Vedle Českého Vrbného byla zábava připravena i v Týně nad Vltavou, Purkarcí a Hluboké nad Vltavou.**

V Týně připravili hudební program a zábavu hlavně pro děti, na Hluboké na koupališti výklad k probíhající stavbě



Zahájení plavební sezóny v přístavu Český Vrbně



Odemčení plavební sezóny se ujali (zleva) vrchní ředitel úseku veřejné a vodní dopravy Mgr. Karel Peška, primátor Českých Budějovic Mg. Juraj Thoma a ředitel Ředitelství vodních cest ČR Ing. Jan Skalický

plavební komory a k přípravě stavby přístavu a ve volnočasovém areálu čekala na návštěvníky spousta další zábavy. V Purkarcí si pak zájemci mohli prohlédnout síň voroplavby a ukázkou stavby voru a samozřejmě opět nechyběl ani hudební a zábavní program.

Vltavotýnský starosta Milan Šnorek k tomu řekl: „Je povinností všech měst a obcí v okolí Vltavy podpořit obnovení její splavnosti. Přináší nejen nové možnosti zábavy a odpočinku, ale také nová pracovní místa a prosperitu našemu regionu.“

Senátor a starosta Hluboké Tomáš Jirsa k tomu dodal: „My na Hluboké se už dlouho snažíme přitáhnout turisty i na něco jiného, než jenom na zámek. Vybudovali jsme velký sportovně relaxační areál, hlídáme kvalitu poskytovaných služeb a čistotu města, snažíme se zlepšit život i našim obyvatelům. Na útoky těch, kteří nám závidí, odpovíme spoluprací při realizaci přístavu, aby k nám návštěvníci mohli přijet i po vodě.“

**A aby toho nebylo málo, připravili pořadatelé cyklistický happening pod heslem Je rychlejší kolo nebo loď?**

Na trasách, které startovaly z Týna, Hluboké i Českých Budějovic mohli všichni vyzkoušet jak jízdu na kole, tak i cestování lodí. Celý slunečný den proběhl v duchu hesla Vltava nás spojuje, a tak se už všichni těší na další ročník.



Cyklisté si mohli zkrátit cestu plavbou lodí po Vltavě

# Osobní lodní dopravci z celé ČR se sešli v Purkarci

**Jaroslav Martinek** - sdružení provozovatelů osobní lodní dopravy, o.s.

**Jaroslav Gejdoš**, <http://lodnidoprava.unas.cz>

V Purkarci u Hněvkovické přehrady na jihu Čech se sešli 23. dubna 2012 k výměně zkušeností členové Sdružení provozovatelů osobní lodní dopravy, o.s. (SPOLD). To seskupuje majitele a organizátory výletní lodní dopravy, převozníky i zástupce marin a půjčoven hausbátů z různých míst Česka. „Pouze z Prahy nemáme mezi sebou zatím nikoho, ale chápeme, že mají trochu odlišné problémy a sdružují se samostatně,“ uvedl předseda sdružení Jaroslav Martinek, provozovatel vyhlídkových plaveb v lednickém zámeckém parku.

Připomněl, že vyhlídkové lodní plavby jsou fenomén srovnatelný s návštěvností hradů a zámků. Největší expanze veřejné lodní dopravy byla v letech 2008 až 2010. I když například na Brněnské přehradě loni přepravili 220 000 turistů či v Punkevních jeskyních jen o 20 tisíc méně a další se neúspěšně hlásili, čelí lodní dopravci velkým ekonomickým problémům. Osobní plavba sice netrpí nedostatečnou splavností českých řek jako plavba nákladní, protože se splavným úsekům přizpůsobuje. „I tak je ale na rozcestí, ukazuje se že až na lukrativní místa fungují hlavně osobní lodní dopravy, které podporují municipality – městské a krajské úřady. Ti, kteří nemohou spoléhat na dotační tituly, jsou na hranici přežití,“ upozornil Martinek. Na vině je podle něj zejména zvýšení daně z přidané hodnoty, růst cen pohonných hmot, legislativní překážky a někdy až nesmyslné technické normy, jejichž naplnění někdy žádá velké investice.

Zatímco v nedávných letech lodní dopravci pořizovali nové lodě jak z domácích loděnic, tak dovozem ze za-

hraničí, v poslední době dopravci spíše zvažují zeštíhlování flotil. Jedinou větší akvizicí byl letos nákup větší lodě pro Lipenskou přehradu, firma má ale rakouské majitele. Brněnská přehrada letos sice získala poslední dvě nové lodě, ty se však začaly vyrábět ještě před ekonomickou krizí. Většina ostatních loďařů v Česku letos investuje jen do stávajících plavidel, aby splňovaly přísné technické předpisy, případně byly pohodlnější pro cestující. „Fenomén vyhlídkových plaveb ale nikdy nezanikne, fungovaly i za obou světových válek, a bez poklesu cestujících fungují i v řadě okolních zemí. Každý nemá na to si koupit třeba jachtu,“ míní místopředseda sdružení Štěpán Machart.

Sdružení provozovatelů osobní lodní dopravy, o.s., vzniklo v roce 2007 a má na dvě desítky členů a schází se jednou ročně. Podílí se na provozu webu lodnidoprava.unas.cz a v létě 2009 vydalo za pomoci agentury Czechturism tištěnou Mapu osobní lodní dopravy a turistických přívozů v ČR, která je k sehnání ve většině info-center v republice. Naopak i přes snahu členů sdružení se bohužel nepodařilo přimět obce kolem Slezské Harty na Bruntálsku k podpoře rozvoje veřejné lodní dopravy, takže místní příznivec lodí nakonec historické plavidlo Lubor Tokoš z malebné přehrady odvezl na Vltavu.

Purkarec jako místo setkání nebyl vybrán náhodou – jde o významnou lokalitu historické vltavské voroplavby. Přehled jednotlivých lodních dopravců v Česku, bez ohledu na členství ve SPOLD, lze najít na internetu <http://lodnidoprava.unas.cz>.

**MS Florentina**  
zažijte plavbu na největší osobní lodi v ČR

**Kontakt**  
+ 420 739 002 551  
[info@florentinaboat.cz](mailto:info@florentinaboat.cz)  
[www.florentinaboat.cz](http://www.florentinaboat.cz)

**FIREMŇÍ PLAVBY • KONFERENCE • VEČÍRKY  
SVATBY • RAUTY • UBYTOVÁNÍ**

# Novinky na Baťově kanálu: opravené plavební komory, nová přístaviště a více lodí

Ing. Jiří Macík - Povodí Moravy, s.p.

Foto: Zdeněk Bobčík a Lenka Gronská - Turistické informační centrum Strážnicko, Baťův kanál o.p.s.

Slavnostní odemykání plavební sezóny, otevření pěti nových přístavišť i posílení lodního parku čeká mimo jiné turisty na Baťově kanále v letošním roce. O víkendové sobotě 28. dubna zahájili sezónu na souběžné cyklostezce milovníci pohybu na kole a hned poté se o prvním květnovém dnu otevřela nová přístaviště Strážnice a Sudoňčice-Výklopník. Třetí přístaviště ve Starém Městě přivítalo první lodě 26. května. Přístav ve Spytihněvi pak oficiálně zahájil provoz 16. června a poslední nové přístaviště u jezu Kunovský les zahájí provoz v průběhu hlavní plavební sezóny.



Odemykání plavební sezóny ve Strážnici

## Otevření plavební sezóny v přístavišti Strážnice na Baťově kanále

1. květen se stal již tradičně dnem, kdy se otevírají lodní cesty na Baťově kanále pro novou turistickou sezónu. Stalo se tak i v přístavišti ve Strážnici, kde se již během dopoledne sešli obyvatelé města, zaměstnanci radnice, ředitel Baťova kanálu o.p.s. Vojtěch Bártek, ředitelka Centrály cestovního ruchu Jižní Moravy v Brně Mgr. Zuzana Vojtová (Volavá), politici - poslanec parlamentu ČR a radní města Strážnice PhDr. Walter Bartoš, Ph.D., poslanec parlamentu ČR prof. Ing. Dr. Bořivoj Šarapatka, CSc. i odborní pracovníci v lodní dopravě – ředitel Státní plavební správy Ing. Jaromír Kalousek, ředitel Ředitelství vodních cest ČR (ŘVCC) Ing. Jan Skalický a ředitel Odboru plavby ministerstva dopavy ČR Ing. Jan Vlček. Po úvodním doprovodu dechové hudby a vystou-



Ve Strážnici slouží lodím nové přístaviště

pení malých mažoretek všechny přítomné hosty srdečně přivítala starostka města Strážnice Mgr. Renata Smutná, dala jim možnost také říct pár slov a poté, co ředitel J. Skalický slavnostně pokřtil jak jinak než rumem nové molo, všichni společně přestřihli slavnostní pásku. Spolu se starostkou města pak nastoupili na loď a velkým symbolickým klíčem otevřeli Baťův kanál pro letní turistickou sezónu 2012.

Opravená plavební zařízení i opevnění, dvě nová přístaviště, jedno stání plavidel a zázemí přístavu ve Starém Městě nabídne letos mimo jiné turistům po zimní přestávce Baťův kanál. Ve Spytihněvi a Sudoňčicích vznikla nová betonová přístavní mola o délce 45 m a třech výškových úrovních, která umožní návštěvníkům pohodlný a bezbariérový výstup a nástup. Ve Strážnici pak investice ŘVCC řeší dlouhodobý problém s vyvazováním rekreačních plavidel. Stání o celkové délce 117,4 m navazuje z obou stran na stávající přístaviště a umožní i dlouhodobé vyvazování plavidel k 9 pacholatům a 18 rohatinkám. Nová přístaviště doplní 11 stávajících, které již v minulosti ŘVCC na Baťově kanálu vybudovalo.

Výletníci mohou ve většině půjčoven počítat i s dalším posílením flotily kajutových lodí, o které je stále větší zájem. Známa vodní cesta mezi Otrokovicemi a Rohatcem přilákala loni do regionu zhruba 65 000 turistů a stala se tak jedním z nejvýznamnějších cílů cestovního ruchu na Moravě.



Slavnostní otevření nového přístaviště ve Strážnici

## Opravené břehy mezi Starým Městem a Huštěnovicemi

„Každoroční přípravu a čištění komor i rejd doplnila oprava opevnění levého břehu mezi Starým Městem a Huštěnovicemi za téměř 2,5 milionu korun z vlastních prostředků,“ řekl generální ředitel Povodí Moravy, s.p. Radim Světlík.

Připomněl i opravu opevnění pravého břehu v úseku Staré Město-Huštěnovice, vyčištění nánosů na plavebních komorách Staré Město a Nedakonice i opravy technologií. Vlastní investice 200 000 korun pak pokryla vznik provozního objektu plavební komory ve Veselí nad Mo-

ravou. „Na provoz plavebních komor z hlediska dostatečného zabezpečení obsluhy vynaložil loni podnik více než **jeden milion korun**,“ doplnil Radim Světlík s tím, že na konci loňského roku začala i výstavba, financovaná Ředitelstvím vodních cest ČR (ŘVC). Jedná se o přístaviště Spytihněv, čekací stání ve Strážnici a přístaviště v Sudoměřicích.

„Turistická plavba zažívá v posledních letech v celé Evropě rozmach a my nesmíme zůstat pozadu. Baťův kanál je pro nás vzorovou ukázkou, že i v České republice má vodní turismus budoucnost,“ zdůraznil šéf ŘVC Jan Skalický.

### **Nové přístavy: Sudoměřice, Strážnice, Petrov**

Na podzim se navíc chystá zahájení stavby rekreačního **přístavu Petrov** a pokračuje i příprava prodloužení splavného úseku do Kroměříže a Hodonína. „Předpokládaná cena přístavu je **40 milionů korun** a návštěvníkům bude sloužit od roku 2014,“ dodal Jan Skalický.

Kombinaci cest po vodě a výletů na kolech nabízí desetitisícům jejich milovníků i páteřní cyklostezka podél Baťova kanálu mezi Kroměříží, Napajedly, Uherským Hradištěm a Uherským Ostrohem. „Poslední dva chybějící úseky na této trase se navíc v současné době ucházejí o dotaci na realizaci a pokud půjde vše dobře, bude cyklostezka dokončena již v příštím roce,“ uvedl Ing. Jiří Durdák, projektový manažer Sdružení obcí pro rozvoj Baťova kanálu a vodní cesty na řece Moravě.



*Nové přístaviště a turistické centrum ve Spytihněvi*

### **Nové cyklostezky mezi Kroměříží, Napajedly a Uherským Ostrohem**

Velký zájem o projíždky dokládají statistiky, které uvádí **za tři letní měsíce červen až srpen** v úseku mezi Veselím nad Moravou a Uherským Ostrohem **až 90 000 cyklistů**. „Víkendové špičky na cyklostezkách se v příznivém počasí šplhají až na 2500 cyklistů denně,“ připomněl vedoucí vodní cesty Čestmír Daňhel.

Na rozvoji Baťova kanálu se také významně marketingově i finančně podílely **Zlínský** i **Jihomoravský** kraj. Z dotačního titulu Zlínského kraje se opravilo opevnění kanálu v úseku Babice-Spytihněv za 2,95 milionu Kč, dále levobřežní hráz po odstranění pařezů Morava-Napajedla v částce asi 190 000 korun a za 650 000 Kč opevnění v úseku Staré Město-Huštěnovice.

„Výstavba přístavišť výrazně zvedla možnosti a úroveň přistávání lodí, což by se mělo odrazit na spokojenosti všech návštěvníků,“ míní Vojtěch Bártek z obecně prospěšné společnosti Baťův kanál. Upozornil také na **nové a jednotné označení všech přístavišť** tabulemi. Je na nich název přístaviště, kilometrůž, vzdálenost k dalšímu nejbližšímu přístavišti po i proti proudu a piktogramy s nabízenými službami. „**Reflexní provedení** názvu je dobře patrné i v noci při mírném osvětlení,“ uzavřel Vojtěch Bártek. „Toto označení přístavišť je součástí komplexního navigačního a informačního systému Baťova kanálu, který obsahuje mnoho prvků, které se budou postupně u Baťova



*Otevření nového přístaviště v Sudoměřicích - Výklopníku*

kanálu objevovat. Nositelem tohoto projektu je s podporou Zlínského kraje Sdružení obcí pro rozvoj Baťova kanálu a vodní cesty na řece Moravě,“ dodal Ing. Jiří Durdák.

### **Baťův kanál má svou poštovní známku**

Ve středu 16. května 2012 vydala Česká pošta, s.p. poštovní známku Baťův kanál. Autorem známky je Adolf Absolon: „Známka Baťova kanálu je moje osmnáctá a s výjimkou jediné známky byla námětem vždy konkrétní místa v naší republice. Mám takovou zásadu, že si na ta místa udělám výlet – hledám námět na místě.“

Rytcem známky je Martin Srb, který je rytcem i u dalších letos vycházejících poštovních známek *Krásy orchí-dejí* nebo *Autoportrét s rodinou* obraz Jana Kubce.

„Známka je v emisi technických památek, ale tato technická památka je významná tím, jak byla oživena, už to není cesta pro dopravu lignitu, ale skvělá vodní zábava, která se těší velkému zájmu. Proto jsem se rozhodl, že na samotné známce bude současnost – Veselský přístav se zajímavou budovou pod vysokými stromy a nejnovější výletní loď Morava. Teprve na kupony jsem dal památná technická díla podle starých fotografií.“ Popisuje své podněty autor poštovní známky.

Potěšen vydáním poštovní známky je ředitel Povodí Moravy, s.p. závodů Střední Morava Pavel Cenek: „Vydání poštovní známky Baťův kanál je uznáním této vodní cesty jako unikátní technické památky a zároveň připomínkou aktivní současnosti této jedinečné moravské vodní cesty.“

„Desetikorunová hodnota je ideální na pohlednice z Baťova kanálu.“ pochvaluje si předseda správní rady Baťův kanál, o.p.s. Jaroslav Pospíšil. „Takový pohled má hned pro příjemce i odesílatele přidanou hodnotu. Poštovní známka hlavně může k odeslání pohledu více motivovat a šířit tak dále krásy této vodní cesty“.

Zbývá si jen přát, aby těch odeslaných pohledů z Baťova kanálu s poštovní známkou Baťův kanál bylo co nejvíce. Nejlépe celá emise 25 tisíc kusů.



*Nová poštovní známka Baťův kanál*

# Největší česká kajutová loď MS Florentina

Tomáš Kolařík - Plavba a vodní cesty o.p.s.

Již čtvrtým rokem pluje kajutová loď MS Florentina po Labi a Vltavě. Je největší osobní lodí v České republice, nejsilnější registrovanou lodí v ČR a jedinou hotelovou lodí registrovanou pod českou vlajkou. Její výtlak je 900 tun, délka 80 m a šířka 9,5 m. Využil jsem příležitosti navštívit tuto unikátní loď a položit kapitánovi Jiřímu Mikotovi a řediteli hotelu Simone Kaufmann několik otázek.



Kajutová loď MS Florentina na Žernoseckém jezeře



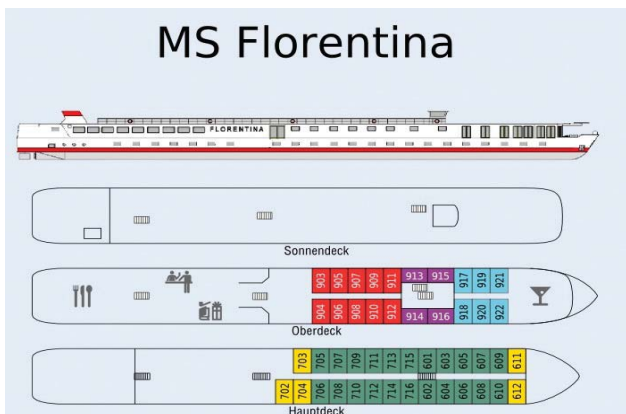
Kapitán MS Florentiny Jiří Mikota na můstku

umístěno asi 60 kol a naši hosté by jezdili z bodu A do bodu B, kam by připlula Florentina. Nakonec jsme z toho upustili a přešli jsme ke klasickým plavbám, což znamená že máme starší hosty jak z východní, tak ze západní Evropy a jsou to většinou hosté ve věku nad 60 let. Rekordmankou byla paní ve věku 98 let.

## Kde loď pluje?

JM: Provoz lodí je rozdělen na sezónu a mimosezónu. V sezóně plujeme téměř nepřetržitě náš okruh po Čechách po splavněných úsecích Vltavy a Labe. Naši hosté plují během týdenní plavby z Prahy do Litoměřic, další den Ústí nad Labem/Střekov, Žernoseky-Mělník, Mělník-Poděbrady, Poděbrady-Mělník, Mělník-Praha a Praha-Slapy.

Mimo plavební sezónu loď kotví v Praze u Čechova mostu a slouží jako hotel. Obvykle na dva měsíce přerušíme provoz úplně a provádíme údržbu a modernizaci lodě. Každou zimu v děčínských loděnicích měníme šrouby z toho důvodu, že nejsou prohrabané vodní cesty, největší problémy nám dělá střední Labe mezi Mělníkem a Poděbrady. Pro nás jedno „nakopnutí“ lodního šroubu o mělčinu nebo překážku v plavební dráze znamená opravu za 250 000,- Kč a ohrožení celé plavební sezóny.



Plánek lodi

## Jaká je historie této lodi?

Jiří Mikota (JM): Loď byla postavena v roce 1980 ve východoněmecké Postupimi jako hotelová loď, která může plout po vodních cestách a jezerech v okolí Berlína. Poté byla přesunuta do Drážďan, kde fungovala jako botel. Poté loď koupili Holanďané, v Holandsku byla loď také přestavěna. Ke stávajícímu motoru Deutz byly přidělané po stranách dva motory Caterpillar, aby byla loď posílena pro plavby po Rýně. Loď poté plula ještě po Dunaji ve Vídni, odkud ji koupila v roce 2007 Evropská vodní doprava. Odtud loď proplula 2200 km přes Dunaj, průplav Rýn-Mohan-Dunaj, Rýn, Rýn-Herne Kanal, Dortmund-Ems Kanal, Mittelland Kanal, Labe, Hořínský plavební kanál a Vltavu až do Prahy. Tuto trasu jsme propluli za 3 týdny s tím, že přes noc se stálo.

## Pro jaké účely byla loď přesunuta do Prahy?

JM: Loď byla zakoupena za účelem provozu jako normální kabinová loď. Pro tento účel byla loď částečně opravena. Dnes když se podívám na loď, tak nevidím místo, na které by se nesáhlo, které by se nerenovalo. Nejdříve jsme plánovali, že by loď plula se zájezdy pro cyklisty. Bylo by na ní



Trasa plavby MS Florentina

## Na kolik vyjde týdenní pobyt na lodi?

JM: Vychází to přibližně na 1000 €. V ceně je kompletní stravování – snídaně, obědy, večeře, ubytování se zázemím, programy a akce jako například kapitánská večeře, ohňostroj, autobusová doprava na památky apod.

## Kdo loď nyní vlastní a provozuje?

JM: Provozovatelem lodí je česká společnost Florentina Botel, která na jejím provozu těsně spolupracuje s Evropskou vodní dopravou. Vlastníkem lodí je švýcarská společnost Thurgau Travel.

### Prošla loď nějakými zásadními opravami v ČR?

JM: Modernizace lodi probíhá neustále. V minulém roce jsme postavili na úkor 4 kajut nový salon na přídi a v letošním roce jsme kompletně přestavěli 6 kajut. Ty jsou nyní na mnohem vyšší úrovni než ty původní, mají francouzská okna, byly použity kvalitní materiály jako například mahagonové dřevo, veškeré vybavení je úplně nové. Po této sezóně začneme s přípravami na rekonstrukci celé horní paluby, kde by měly být přestavěny všech 14 zbývajících kajut a částečně budou přestavěny i spodní kajuty.



Nová Superior kajuta s francouzským oknem



Nový salonek na přídi

### Jak je Florentina oblíbená u pasažérů?

JM: Hosté, se kterými se během plavby bavím říkají, že sice už pluly na luxusnějších lodích například na Rýně nebo Dunaji, ale oceňují rodinnou atmosféru, příjemnou a sehraanou posádku. Hostům se velmi věnujeme a nechceme je v ničem zanedbat. Je to zkrátka práce, která nás všechny baví a proto také pečlivě vybíráme členy posádky, kteří jsou hrdí, že dělají tuto práci, protože Florentina je vlastně jedinou hotelovou lodí pod českou vlajkou.



Kajuta typu Standard



Restaurace na palubě lodi

### Je v České republice problém sehnat kvalitní posádku?

JM: Bohužel dneska už ano. Já sám jsem prošel lodním učilištěm, poté průmyslovou školou, obor lodě. Tenkrát tyto obory byly prestižní, kde se přijímali uchazeči s vynikajícím průměrem. Dneska to bohužel ztrácí tu úroveň. Navíc tím, že jsou dnes otevřené hranice, tak už tento obor tolik neláká jako dříve. V současné době při přijímání posádky musíme být více vybíraví. Pro nás je důležitá nejenom odborná znalost, ale musí tam být i nadšení a dobré vycházení s kolektivem, protože během plavby je posádka „zavřená“ na palubě.

### Jak často v letošní sezóně poplujete?

JM: Letos plujeme 21 cest, tedy 21 týdnů. Plavby končí každou sobotu, ráno hosté odejdou a k večeru přijedou noví hosté a začíná další cesta. A takhle to pokračuje až do konce září.

### Odkud vaši hosté pocházejí?

JM: Našimi nejčastějšími pasažéry jsou Švýcaři a Němci. Jedna z prvních plaveb v letošním roce byla pro ruskou skupinu a také budeme mít letos čtyři britské skupiny.

### Myslíte si, že je pro vaše hosty plavba mezi Prahou, Ústím a Poděbrady dostačující?

Simone Kaufmann (SK): Hodně lidí, kteří přijedou a baví se s námi během plavby, mají zkraslené představy o Čechách a po této plavbě dost často mění názory. Každý zná samozřejmě Prahu, ale Praha to nejsou celé Čechy. A s námi se dostanou i do jiných částí, řeka je poměrně úzká, takže je z ní pěkný výhled na okolní krajinu, obce a města. Navíc každý úsek plavby je trochu jiný, zatímco směrem na Slapy je Vltava v úzkém kaňonu, tak zejména střední Labe je v rovinatém terénu, dolní Labe prochází Českou bránou. V poslední době nás hosté chválí, že nečekali, že to bude na takové úrovni na jaké to je. Navíc se dá u některých zastávek říci, že by tam bez naší lodi téměř žádní zahraniční turisté nezavítali.



Ředitelka hotelu  
Simone Kaufmann

Nyní jsme ve Švýcarsku a Německu rozjeli reklamní kampaň na naši loď a tím tedy i na Českou republiku. Na titulní straně katalogu Thurgau Travel s padesátkou kabinových lodí je fotografie Florentiny v Nymburce. Z jednotlivých míst, které naši hosté navštíví jsou to např. Mělník, Kokořín, Kutná Hora, Nelahozeves, Praha, Třebeň, Nymburk a Poděbrady.

### Plánujete v budoucnu tuto trasu rozšířit?

SK: Ano, my zkrátka plujeme až tam, kam je to možné. Takže když se zlepší plavební podmínky a prodlouží se splavnost vodních cest, tak toho rádi využijeme. Například díky zvýšení podjezdových výšek mostů na Labi, především

železničního mostu v Kolíně, budeme uvažovat o prodloužení naší trasy do Kolína a po dokončení splavnění Labe bychom mohli plout až do Pardubic a našim hostům by se otevřely východní Čechy. Všechno je tedy možné. Můžete vidět, že v prvním roce (2008) jsme měli 5 plaveb, další rok jsme měli 10 plaveb, minulý rok 12 plaveb a letos je to již plná pětiměsíční sezóna. Takže to stálo hodně práce a první roky jsme na provozu trátili peníze, protože plavby byly naplněny jen asi na 50%. Nyní máme obsazenost okolo 80%.

### **Budete moci využít splavněnou Vltavu do Českých Budějovic?**

JM: Přímo naše loď je moc velká aby se vešla do lodních výtahů a plavebních komor, které budou mezi Slapy a Č. Budějovicemi, ale pro plavby na trase Praha-Modřany – Slapy si pronajímáme lodě Pražské paroplavební společnosti.



MS Florentina proplouvá pod mělnickým zámkem



MS Florentina v Litoměřicích

### **Proč neplujete až po Slapskou přehradu?**

JM: Naše loď má ponor kolem 150 cm a to je v současnosti na úsek mezi Modřany a Štěchovickou přehradou více, než je oficiální maximální ponor, tedy 120 cm. My jsme v tomto úseku již dříve pluli, technicky to možné je, ale musíme na



Přestup pasažérů na loď Pražské paroplavební společnosti v Modřanech před plavbou na Slapy

to mít vydané zvláštní povolení od Státní plavební správy, ve Vraném nad Vltavou musí být průtok 80m<sup>3</sup>/s a plavba je navíc na naše vlastní nebezpečí. Takže my raději překládáme naše hosty na menší osobní lodě, které s nimi plují z Modřan na Slapy.

### **Zajíždíte i do Děčína?**

JM: Do Děčína neplujeme, protože tam jsou pro nás plavební podmínky nepříznivé. Kvůli chybějícímu stupni u Děčína nejsme schopni garantovat, jestli bude dost vody pro plavbu naší lodi, která má poměrně velký ponor. Velice bychom uvítali, kdyby se konečně realizoval plavební stupeň Děčín. Ten už tam dávno měl stát. Ekologičtí aktivisté, kteří tak razantně bojují proti zlepšení splavnosti Labe tedy nezdržují jen záchranu a rozvoj nákladní plavby na Labi ale také rozvoj osobní plavby včetně velkých kabinových lodí. V létě když se přes Děčín nedá plout, tak jsme jedinou takovou lodí v Česku.

Výjimkou kdy plujeme do Děčína, je servis naší lodi v Českých Loděnicích v Děčíně-Křešicích, protože to je jediná loděnice, která má výtah schopný vytáhnout tak těžkou loď. Ale musíme mít štěstí s vodou a zatím jsme ho měli i díky tomu, že na servis plujeme v zimních měsících.

### **Jak vnímají vaši loď lidé na břehu?**

JM: Setkáváme se s velkým nadšením, konkrétně na středním Labi, protože tam tak velké lodě lidé nepotkávají a všichni jsou v úžasu co to připlulo za ohromnou loď a konkrétně v Poděbradech nám lidé při průjezdu plavební komorou dokonce několikrát tleskali.

### **Jste spokojeni s rozsahem a kvalitou přístavních míst?**

JM: To rozhodně ne. Těchto míst je na Labi a Vltavě žalostně málo. Síť je nedostatečná a není kvalitní. Stojíme na místech, která jsou různě předělávaná. Když budu konkrétní, tak jedeme kolem Obráštví – žádný prostor k uvázání, Lobkovice – nic, Kostelec – nic a tak je to u většiny plavebních komor, kromě Brandýsa nad Labem. Až v Nymburce můžeme zakotvit, přístav u hradeb je krásný vizuálně, ale nebezpečně postavený, protože ten lomový kámen, kterým je přístav obsypán nám může způsobit škody na lodi. Chybí zde dalby a přístavací můstek, u kterých by se mohla naše loď bezpečně vyvázat. Rozmýšlení vyvazovacích prvků nám také dělá problémy. Navíc u schodů chybí zábradlí, což dělá našim hostům problémy. Nyní musíme při kotvení dnem dosednout na kamenný zához, což není úplně v pořádku. Také mám strach, aby se ten lomový kámen nedostal třeba dva metry od břehu do naší plavební dráhy a my si o něj nezlomili lodní šroub, což by možná znamenalo konec plavební sezóny. V Poděbradech je kotvení taky šílené. Takové krásné město a je tam kotvení pouze pro loď Král Jiří. V Poděbradech tak musíme nouzově kotvit nad plavební komorou a přitom se přímo pod zámek nabízí krásný prostor pro zbudování nábrežní zdi u které by mohlo pohodlně kotvit vícero lodí. Smutné je Ústí nad Labem-Střekov. Takové velké město a možnost kotvení zde chybí zcela. Takže připlujeme s lodí nad Masarykovo zdymadlo, hosté si vyfoť z lodi hrad Střekov a zdymadlo, loď se obrátí a plujeme zpátky směr Litoměřice. Je to velká škoda, protože tímto místem neproplujeme jenom my, ale i řada dalších kabinových lodí ze zahraničí, jejichž turisté Ústí nad Labem ani hrad Střekov nemůžou navštívit.

Já doufám, že až bude Ředitelství vodních cest ČR nebo Povodí Vltavy a Labe připravovat nějaká přístavací místa, tak to důkladně projednají s rejdaři a provozovateli lodní dopravy tak, aby skutečně tato infrastruktura byla použitelná pro její uživatele a ne naopak, jak se to stávalo v minulosti.





MS Florentina dnes sice kotví i v Nymburce, ale se značnými problémy

Mimo Prahu se navíc nedá nikde využít servisu jako je čerpání vody, pohonných hmot, nádních a kalových vod.

**Takže na většině míst máte s kotvením problémy. Kde ale naopak můžete přístavní místa pochválit?**

JM: Tak samozřejmě úplně nejlepší je kotvení na náplavkách v Praze, je tam taky dobré zázemí. Na Labi se dobře kotví v Mělníku, u bývalého překladiště, které patří Evropské vodní dopravě. Musím pochválit Brandýs nad Labem, tam je krásná přístavací zeď nad plavební komorou. Také Litoměřice musím velice pochválit, tam je kotvení u dalb s výjimkou chybějícího připojení na elektřinu a pitnou vodu bez chyby.

Na závěr bychom rádi ujistili, že neplánujeme Florentinu přemístit někam na Dunaj nebo Rýn. Zkrátka popluje po Vltavě a Labi, dokud jí to její životnost dovolí a nevylučujeme, že by se k ní v budoucnu přidala další kabinová loď, pokud půjde vše dobře. Je to teprve začátek podnikání s hotelovými loděmi v Česku. Možná, že nás budou následovat další společnosti. Rozvoj podnikání s hotelovými loděmi, ale i rozvoj vodní turistiky obecně znamená vytváření nových pracovních míst a rozvoj turistického ruchu v regionech. Přivádíme zahraniční turisty i do regionů, kam obvykle zahraniční turisté nemíří. Doufáme tedy, že si toho všimnou také starostové a hejtmani a podpoří doplnění chybějící infrastruktury vodních cest.

z domácího tisku • z domácího tisku

# SEVERNÍ MORAVA A SLEZSKO

PRÁVO • PONDĚLÍ 11. ČERVNA 2012

STRANA 15

## Jachty možná za pár let vyplují na Odru

Existuje projekt splavnění této řeky od Svinovských mostů v Ostravě směrem k polským hranicím financovaný z EU

Pavel Karban

Ještě před několika lety by považovali mnozí parník, lodky či malé jachty na Odře v Ostravě za utopii.

Podle moravskoslezských jachtařů se však myšlenka rekreační plavby mezi Ostravou a hranicemi s Polskem pomalu stává skutečností.

„Existuje projekt splavnění Odry od Svinovských mostů směrem k polským hranicím. Měl by být financován z EU, rozpočet je asi 250 milionů korun.“ prozradil Antonín Syrovátka, or-

ganizátor každoročního setkání jachtařů severní Moravy a Slezska. Potvrdil, že amatérští jachtaři jsou z možného plachtění po Odře nadšení.

„Mluví se například o parníku či o plovoucí restauraci. Jsou to ale jen úvahy, ještě předtím se musí upravit jezy, vybudovat mariny.“ upozornil Syrovátka s tím, že pro Ostravky by to byla dobrá rekreační záležitost.

V ČR dosáhla rekreační plavba největšího rozvoje na Vltavě, v okolí Prahy a na přehradách Slapy a Orlik. Nyní se realizuje prodloužení plavby z orlické ná-

drže od Týna nad Vltavou do Českých Budějovic. Na Moravě

**Pokud bude projekt proveditelný, řekne mu magistrát ano**

*Aleš Boháč, náměstek primátora Ostravy*

byl před 10 lety obnoven provoz na Baťově kanále mezi Otrokovicemi a Rohatcem a připravuje se prodloužení do Kroměříže a Hodonína.

Na Ostravsku jsou největší možnosti na Odře a Opavě. Pod-

le Pavla Neseta z Českého plavebního a vodocestného sdružení inicioval ostravský magistrát už v roce 2005 vypracování studie proveditelnosti nazvané Využití řek Ostravice, Olše, Opavy, Odry a Lučiny pro rekreační plavbu.

„Na Odře máme dvě zdrže vzduť jezy – Přívaz a Lhotka, které jsou využitelné pro rekreační plavbu po doplnění přístavišti a po odstranění některých nánosů. Zdrže dokonce umožňují zřízení veřejné lodní linky mezi Novou Vsí a Přívazem. V Nové Vsi by byla přímá návaznost na MHD a v Přívaze zase přístup do

Horického muzea na Landeku,“ popsal.

Určitou možností pro jachtaře by bylo i zpřístupnění plochy bohumínského Vrbského jezera po doplnění jezu v Přívaze malou plavební komorou.

„Daleko reálnější je však rekreační plavba na Opavě mezi Hlučinským jezerem a ústím do Odry, kde si přijdou na své sportovci na vodní slalomové dráze u rekonstruovaného jezu Třebovice. Vzniknou přístaviště v Třebovicích, Martinově, Bobrovnicích a v Děhylově. Na zpřístupnění jezera Hlučín má

být vybudován lodní výtah a kotviště lodí na jezeře,“ objasnil Neset.

Náměstek ostravského primátora Aleš Boháč (ČSSD) Právu potvrdil, že myšlenka na splavnění Odry existuje. „V tuto chvíli zjišťujeme informace a reakce z obvodů, kterých by se splavnění dotkla. Až shromáždíme data, najmeme externí firmu, která posoudí proveditelnost projektu,“ vysvětlil a dodal, že pokud bude projekt proveditelný, řekne mu magistrát ano. „A kdyby se na něj daly získat evropské peníze, tím lépe.“

# Lodě na vodě 2012

**Petr Kotek** - manažer výstavy



*Letošní výstava Lodě na vodě zabírala oba vltavské břehy*

V polovině dubna otevřel novou sezónu pro milovníky lodí, vody a vodních sportů již čtvrtý ročník oborové výstavy LODĚ NA VODĚ 2012. Tento projekt vznikl na základě přání výrobců a prodejců lodí, členů APL – Asociace lodního průmyslu, s cílem podpořit rozvoj oboru lodí v České republice a samotný koncept výstavy je inspirován obdobnými přehlídkami v Janově, Barceloně, Cannes, Helsinkách či, Hamburku.

Výstava LODĚ NA VODĚ je v České republice a střední Evropě svým pojetím jedinečná ve svém oboru. Výjimečnost projektu spočívá především v možnosti vystavovat lodě jak na výstavní ploše na nábřeží, tak i na vodní hladině řeky Vltavy v samém centru Prahy. Mezi Železničním a Palackého mostem, se v termínu 12. – 15. dubna představilo více jak sto vystavovatelů nejen z České republiky, ale i Chorvatska, Maďarska, Polska, Rakouska, Slovenska. Navštěvníci měli možnost shlédnout novinky lodí, od malých sportovních člunů, až po velké námořní plachetnice a luxusní motorové jachty.



*V rámci výstavy se konala řada akcí včetně exhibic různých vodních sportů*

Letos poprvé vedl organizátora stále větší zájem vystavovatelů k rozšíření výstavní plochy Rašínova nábřeží o protější břeh – Smíchovskou pláž. Navštěvníky nadchlo propojení obou břehů po celou dobu výstavy přívozy. Nepochybně velkým lákadlem byla možnost si nejen vystavené lodě prohlédnout, ale některé dokonce i vyzkoušet.

4. ročník výstavy lodí, vodních sportů, lodního příslušenství a dalších aktivit spojených s vodou a loděmi LODĚ NA VODĚ 2012 byl ve své historii jeden z neúspěšnějších ročníků. Výstavu navštívilo téměř patnáct tisíc návštěvníků. Na výstavě bylo k vidění 238 lodí a člunů.

Ohlasy potvrzují, že výstava svým charakterem a pojetím našla pevné místo na českém trhu a jako jedna z mála si získává stále větší oblibu jak u vystavovatelů, tak i u návštěvníků. Moc se těšíme na 5. ročník výstavy LODĚ NA VODĚ, který jak pevně věříme, bude ještě důstojnějším místem pro setkání všech milovníků lodí, lodního příslušenství a vodních sportů.



*Na Vltavě nebylo k hnutí. Praha připomínala přímořské letovisko*

# Valná hromada Sekce vodní dopravy

**Ing. Milan Raba** - předseda Sekce vodní dopravy Svazu dopravy ČR

**Valná hromada Sekce vodní dopravy Svazu dopravy České republiky se konala dne 30. května 2012. Valnou hromadu řídila předsednictvem sekce pověřená paní Irena Valová. Výroční zprávu o činnosti sekce za rok 2011, jejíž hlavní myšlenky jsou uvedeny dále, přednesl předseda sekce a generální ředitel ČSPL, a.s. Ing. Milan Raba.**

Rok 2011 byl pro vodní dopravu ve znamení mnoha událostí. Situace rejdářů zůstává i nadále kritická a obor vodní dopravy se nachází ve velmi tíživé situaci. A to i přesto, že v loňském roce jsme tu měli relativně nejlepší společenské i politické předpoklady pro zlepšení infrastruktury vodní dopravy na labské vodní cestě. Reálný stav je však stále tristní. Je nutné si uvědomit, že neřešení splavnosti trvá již 20 let, stovky miliard se investovaly do infrastruktury železniční a silniční dopravy, a ve vodní dopravě se pro zlepšení její situace neučinilo vůbec nic.

Vláda České republiky přijala 14. března 2012 usnesení o podpoře vnitrozemské vodní dopravy. Vláda souhlasí s rozvojem vnitrozemské vodní dopravy v ČR a ukládá ministru dopravy vytvářet trvale podmínky pro možnost aplikování podpory vodní dopravy v rámci programu NAIADES a pokračovat v přípravě plavebního stupně Děčín a plavebního stupně Přelouč a činit kroky k realizaci těchto staveb. Dále pak ukládá zpracovat komplexní dopravní a environmentální analýzu dopravního (vodního) koridoru Dunaj-Odra-Labe (D-O-L). Na základě usnesení pak poskytnout podporu provozu zadokolesového remorkéru Beskydy. Podkladový materiál paradoxně přiznává kritický stav oboru, který nemůže sanovat ztráty v důsledku plavební nedostatečnosti, který se odráží mimo jiné i do špatného technického stavu flotily pod českou vlajkou a rejdáři díky kritické ekonomické situaci nemohou čerpat dotaci na program Modernizace plavidel v rámci programu NAIADES. I přes zdůvodnění, že kritický stav provozovatelů vodní dopravy je v důsledku plavební nedostatečnosti labské vodní cesty, byla finanční pomoc ve smyslu notifikovaného programu EK vypuštěna s poukázáním na nedostatečné finanční zdroje.

Pozitivní vývoj byl zaznamenán v uplynulém roce na **německé straně**. Již dnes jsou využitelné ponory lodí na německém úseku lepší o 15 až 20 cm. Dopisy spolkového ministra dopravy Petera Ramsauera a spolkové kancléřky Angely Merkelové potvrdily cíl německé strany dosáhnout plavebních podmínek ve smyslu uzavřeného memoranda z roku 2006. Sasko-anhaltský ministerský předseda Reiner Haselhoff, jak uvedl po jednání v Praze s premiérem Petrem Nečasem, se chce zasadit za lepší splavnost Labe.

Na Konferenci Unie hospodářských komor Labe/Odra o říční lodní dopravě na Labi v Senátu České republiky v září 2011 spolkový státní tajemník Enak Ferlemann potvrdil, že Labe bude splavné dle uzavřeného společného memoranda z roku 2006 mezi Ministerstvem dopravy Spolkové republiky Německo a Ministerstvem dopravy České republiky a kategorizace vodních cest se plánovaného stavu nedotkne. Vyzval vládu České republiky k rychlému zahájení výstavby plánovaného jezu v Děčíně. Totéž učinil i 22. 5. 2012 v polském Sejmu ve Var-

šavě. Vyjádřil i ochotu kodifikovat parametry splavnosti Labe i v mezistátní smlouvě Spolkové republiky Německo a České republiky.

V rámci zasedání předsednictva Evropské unie rejdářů (EBU), které se uskutečnilo na podzim roku 2011 v Praze byla projednávána otázka důležitosti integrace Labe do klíčových projektů sítě TEN-T. Na tiskové konferenci zdůraznil prezident EBU potřebu důkladné integrace vodních cest do multimodálních koridorů v rámci nové koncepce TEN-T.

Podle prezidenta EBU André Auderseta je splavnění Labe klíčovým bodem pro zpřístupnění České republiky po vodních cestách a její propojení s námořními přístavy. Kromě toho, projekt na Labi plně zapadá do konceptu multimodálních koridorů, prosazovaného Evropskou komisí. Rozvoj vodní dopravy je nutný pro trvalé pokrytí rostoucích dopravních požadavků; tzv. modální posun, o který se Evropská komise zasazuje v bílé knize, nemůže být realizován pouze na železnici. EBU proto věří, že zlepšení plavebních podmínek vodní cesty na Labi, která je přírodní spojnici mezi ČR a Severním mořem, logicky zapadá do politiky Evropské komise, pro niž je vodní doprava nedílnou součástí konkurenceschopného a udržitelného dopravního systému.

Evropská komise zařadila labskou vodní cestu do prioritní sítě TEN-T (core network). Bohužel se nepodařilo prosadit do této sítě zařazení D-O-L. Sekce vodní dopravy nesouhlasí s minimálním zařazením českých přístavů v rámci TEN-T sítě a požaduje na ministerstvu dopravy zjednat nápravu.

V neposlední řadě je potřeba se zmínit o práci nového vedení Ředitelství vodních cest České republiky (ŘVC). Sekce vodní dopravy oceňuje nasazení současného vedení ŘVC vedoucí k vyřešení dlouhotrvajících problémů.

V kontrastu těchto pozitivních zpráv je potřeba vnímat, že se provozovatelé vodní dopravy těchto deklarovaných pozitivních „zítřků“ jen těžko dožijí. S ohledem na jejich ekonomickou situaci v důsledku nespolehlivé vodní cesty a neochoty státu hledat řešení pro zachování ojedinělého dopravního oboru pro vnitrozemský stát, který je z hlediska životního prostředí nejšetrnějším dopravním oborem, je třeba připomenout, že se další plavidla šrotují a nevratně prodávají do zahraničí. Tato skutečnost bude mít zásadní vliv na ekonomickou návratnost připravovaných a potřebných staveb, bez které se nebudou moci realizovat.

K tomu všemu přistupuje negativní postoj Ministerstva životního prostředí ČR, kde v současné době probíhá schvalovací proces dokumentace EIA plavebního stupně Děčín, která byla vrácena k dopracování. Informace o negativním hodnocení jednotlivých odborů ochrany přírody ministerstva životního prostředí a tendenční názory nevládních organizací nás silně znepokojují. Je třeba si položit otázku zda v tomto stádě vládní vláda (viz. zmíněné vládní usnesení) nebo ortodoxní úředník z ministerstva životního prostředí. Absurditu situace snad nejlépe vykresluje skutečnost ocenění strategické důležitosti tohoto dopravního spojení a zařazení Labe do sítě TEN-T ze strany Evropské Unie. A oproti tomu fakt, že stále asi platí vyjádření zástupce ministerstva životního prostředí z doby projednávání jezu Děčín na ministerstvu dopravy při příležitosti oficiální návštěvy evropské koordinátorky

pro vodní cesty u ministra Petra Bendla: „Kdyby jste provedli sebelepší úpravy projektu jezu Děčín, my vám to stejně nepovolíme“.

S ohledem na tyto skutečnosti je potřeba pro zachování oboru vodní dopravy, tedy i napojení České republiky na severní námořní přístavy přijmout tato následující opatření:

Vytvořit podmínky pro schválení dokumentace EIA na plavební stupeň Děčín

S ohledem na dlouhodobě deformované a diskriminační podnikatelské prostředí ve vodní dopravě a zachování tohoto dopravního oboru v ČR aplikovat notifikovaný program zmírnění ztrát v důsledku kritických plavebních podmínek od roku 2004. Nelze si představit, jakým způsobem bude v případě kolapsu vodní dopravy vláda České republiky realizovat svoji proexportní politiku při absenci konkurence na dopravním trhu, zejména při exportu zemědělských komodit, chemických produktů a strojírenských výrobků.

Zahájit výstavbu plavebních stupňů Děčín a Přelouč. V této souvislosti uzavřít novou mezistátní smlouvu mezi ministry dopravy Spolkové republiky Německo a České republiky nebo mezistátní smlouvu na úrovni vlád obou států garantující parametry splavnosti Labe.

Usilovat o zařazení dopravního (vodního) koridoru D-O-L do sítě TEN-T.

**Závěrem** je třeba uvést hlavní argumenty pro zachování vodní dopravy:

**Vodní doprava je významným regulátorem dopravních nákladů.**

**Vodní doprava má proexportní funkci – podpora konkurenceschopnosti českých firem díky snížení přepravních cen. V některých přepravách je vodní doprava nezastupitelná – technologické celky, nadrozměrné a těžké kusy, hromadné substráty, agrární komodity, chemické produkce.**

**Pokud dojde k zániku oboru, zmizí i tradiční specifické know-how, specifická pro Labe vyprojektovaná flotila, kterou nelze nahradit a dojde ke zmaření již vynaložených i plánovaných investic do infrastruktury.**

**Kritický stav oboru způsobuje úbytek pracovních míst ve vodní dopravě a přispívá již k tak vysoké nezaměstnanosti na Děčínsku a zvyšuje nároky na sociální systém.**

## USNESENÍ

valné hromady Sekce vodní dopravy konané dne 30. 5. 2012.

Valná hromada členské základny Sekce vodní dopravy Svazu dopravy České republiky (SVD SD ČR) při Svazu průmyslu a dopravy ČR na svém zasedání v řádném termínu přijala toto usnesení:

### Valná hromada SVD SD ČR

#### bere na vědomí

zprávu předsednictva sekce  
diskusní příspěvky členů valné hromady

#### schvaluje

zprávu přednesenou předsedou předsednictva přednesené závěry a doporučení této zprávy  
dosavadní kroky předsednictva sekce ve smyslu Usnesení VH ze 19. 5. 2011

#### ukládá předsednictvu:

3.1) Vytvořit podmínky pro schválení dokumentace EIA na plavební stupeň Děčín.

3.2) S ohledem na dlouhodobě deformované a diskriminační podnikatelské prostředí ve vodní dopravě a zachování tohoto dopravního oboru v ČR aplikovat notifikovaný program zmírnění ztrát v důsledku kritických plavebních podmínek od roku 2004.

3.4) Zahájit výstavbu plavebních stupňů Děčín a Přelouč. V této souvislosti uzavřít novou mezistátní smlouvu mezi ministry dopravy SRN A ČR nebo mezistátní smlouvu na úrovni vlád garantující parametry splavnosti Labe.

3.4) Usilovat o znovařazení vodního koridoru D-O-L do sítě TEN-T.

3.5) Zasadit se o zařazení vodních cest do Politiky územního rozvoje České republiky v rámci gesce ministerstva pro místní rozvoj.

Za návrhovou komisi: Ing. Jiří Aster  
Schválil předseda SVD: Ing. Milan Raba

## Pozvánka na I. International Transport Film Fest

**Karel Řepa** - předseda, Studio Vltava o.s.

Vážený čtenáři,

dovoluji, abychom vás pozvali na I. International Transport Film Fest, který se koná ve dnech 16. až 19. 8. 2012 v Mělníku a Lužci nad Vltavou. Jedná se o festival filmů zaměřených na dopravu – automobily, motocykly, cyklistiku, letadla, vlaky a lodě. Motorismus a cyklistika se budou promítat v Masarykově kulturním domě v Mělníku, filmy o letadlech v kině Sokol v Mělníku, filmy o železniční a lodní dopravě v kině Vltavan v Lužci nad Vltavou.

Mezi těmito místy zároveň proběhne řada doprovodných akcí, například na letišti v Hoříně výstava replik historických letadel, vyhlídkové lety dvouplošníkem An-2 a horkovzdušným balónem, beseda s piloty, kteří s L-200 Morava přistáli na severním pólu. Na Vraňansko-hořín-

ském plavebním kanálu proběhne XXVIII. ročník regaty na pramicích a ukázkový náborový závod v tzv. paddleboardingu za účasti předních českých vodáků, v čele s olympionikem Václavem Chalupou. Připravujeme den otevřených dveří v mělnickém přístavu a loděnicích. Dále se budou konat filmové besedy s mořeplavcem Rudolfem Krautschneiderem na téma plavby severními ledovými oceány a s dlouholetým bocmanem na lodi Vítkovice Jiřím Nožičkou. Z motoristů se představí mistr světa na strojích ČZ Belgičan Joël Robert, z cyklistů olympijský vítěz Jiří Daler, vítěz Závodu míru Jan Smolík, atd.

Na zmíněných místech se pochopitelně budou nabízet i výrobky mělnických vinařů, ale i modelářů apod. Vše potřebné se dozvíte na internetových stránkách [www.transport-film.cz](http://www.transport-film.cz)

# Činnost Českého plavebního a vodocestného sdružení v roce 2011

**Doc. Ing. Pavel Jurášek, CSc.** – předseda Českého plavebního a vodocestného sdružení

Valná hromada Českého plavebního a vodocestného sdružení se konala dne 5. dubna 2012. Valnou hromadu řídil pověřený člen výboru Ing. Jiří Friedel. Valné hromady se jako hosté zúčastnili mj. náměstek ministra dopravy Ing. Ivo Toman, ředitel odboru strategie Ministerstva dopravy ČR Ing. Luděk Sosna, PhD., v zastoupení vrchního ředitele sekce vodního hospodářství Ministerstva zemědělství České republiky Ing. Dana Lídlová a předseda Slovenského plavebního kongresu Ing. Vladimír Novák.

V činnosti Českého plavebního a vodocestného sdružení (ČPVS) ve **vnitrostátních** záležitostech stojí již tradičně na předním místě aktivní podpora našeho sdružení ať již jako kolektiv, tak i jeho jednotlivých osob na všech úrovních pro výstavbu plavebních stupňů Děčín a Přelouč II na dolním a středním Labi.

Do této problematiky přímo zasahují i jednání s Ministerstvem dopravy České republiky (MD), které vyústilo v zahrnutí do pátečních tras sítě TENT-T Labe od státní hranice ČR/SRN do Pardubic a Vltavu od Mělníka po Třebouchovice. Přes snahu MD se nepodařilo v poslední revizi TENT-T do roku 2020 zachovat trasu průplavního spojení Dunaj-Odra-Labe. K zachování této trasy v TENT-T stanovila Evropská komise nutnost přístupu alespoň jednoho sousedního státu k této myšlence. Pro spojení se v této souvislosti nevyslovilo ani Polsko ani Rakousko a při poslední snaze MD ani Slovensko. Česká republika byla ze strany komise ubezpečena, že nic nebrání tomu toto spojení zahrnout při další revizi TEN-T. Nehledě na to, MD bude pečlivě sledovat hájení trasy spojení Dunaj-Odra-Labe v Zásadách územního rozvoje jednotlivých krajů.

Velmi kladně se ČPVS staví i k výstavbě plavebních zařízení na vodních dílech Slapy a Orlický k docílení otevření nepřerušované plavby z Prahy do Českých Budějovic, zejména pro rekreační a osobní vodní dopravu.

Z ostatních vnitrostátních záležitostí, kterými se ČPVS v minulém období intenzivně zabývalo vyjímám zejména: účast ČPVS na projednání metodiky a stanovení vah kritérií multikriteriální analýzy dopravních staveb na ministerstvu dopravy a vypracování a předložení podkladů pro plánování staveb vodní dopravy,

účast ČPVS na Konferenci o plavbě na labské vodní cestě, pořádané Senátem Parlamentu ČR a Unii komor Labe/Odra. Konference byla velmi zajímavá, a to zejména vystoupením státního tajemníka Ministerstva dopravy Spolkové republiky Německo Enaka Ferlemanna. Ten především zdůraznil, že Německo plní své sliby, týkající se zlepšení plavebních podmínek na Labi. Dále uvedl, že Německo počítá se zvýšením vodní dopravy v trase Hamburk-ČR a to zejména z ekologického hlediska. Konstatoval, že diskutovaná kategorizace vodních cest se nedotkne plánovaných úprav na Labi a má hlavně za účel zeštíhlit státní správu,

účast ČPVS na konferenci Labe-Elbe pořádané Ministerstvem životního prostředí ČR, na které byla mj. projednáвана územní problematika labské vodní cesty, účast



Labská plavba v Děčíně, foto: Luděk Cidlina

a řízení diskuse Ing. Petra Formana na jednání konference Transport 2011 v Ostravě, věnované vodní dopravě.

Hlavní činností v minulém období byla pochopitelně příprava a konání 26. Plavebních dní v září 2011 v Ústí nad Labem. Tato tradiční konference plavebních a vodocestných odborníků z České republiky, Slovenska, Polska a Německa se vyznačovala několika významnými skutečnostmi.

Na konferenci vystoupili čelní představitelé resortů, které nad ní převzaly záštitu a to: náměstek ministra dopravy Ing. Ivo Toman, náměstek ministra zemědělství Ing. Aleš Kendík a ředitel odboru rozvoje a strategie regionální politiky Ministerstva pro místní rozvoj ČR RNDr. Josef Postránecký. Jejich projevy nebyly jen pozdravného charakteru, ale i věcnými příspěvky k náplni konference.

Konferenci pozdravil jménem úřadujícího primátora zemského hlavního města Drážďany Dr. Christian Korn dörfel, který svým závažným projevem jednoznačně podpořil labskou vodní cestu a vodní dopravu z pozice zemského hlavního města.

Na konferenci bylo přítomno 165 účastníků, což v této současné hospodářské situaci svědčí o jejím významu.

V rámci **zahraníční** činnosti byla v popředí zájmu ČPVS aktivní účast na česko-polském jednání pracovní skupiny pro vodní koridor D-O-L, ve které naše sdružení zastupuje člen výboru Ing. Jiří Obračaj,

aktivní účast při projednávání náplně Dunajské strategie v rámci Evropské komise, zejména s ohledem napojení dopravního vodního koridoru D-O-L, spojujícího tři světová moře Severní, Baltské a Černé,

aktivní účast při napojování vodních cest České republiky na vodní cesty sousedních států, tj. Polska, Slovenska a Rakouska prostřednictvím člena výboru Ing. Petra Formana, rozsáhlá aktivní účast při řešení problematiky výstavby, údržby a kategorizace vodních cest ve Spolkové republice Německo místopředsedy sdružení Ing. Jiřího Astera a to i z jeho pozice prezidenta Unie komor Labe/Odra, tradičně patří do této oblasti i naše účast v Mezinárodním plavebním sdružení PIANC, o které bude hovořit vládní delegát České republiky a člen našeho sdružení Ing. Jaroslav Bimka, včetně jeho článků, popisujících ak-

tivity české strany v oblasti vnitrozemských vodních cest v prestižním časopise tohoto sdružení, vydávaném v anglickém jazyce,

Z uvedeného výčtu činnosti našeho sdružení je vidět, že v minulém období se ČPVŠ intenzivněji zabývalo vnitrostátními záležitostmi, což je pochopitelné s ohledem na konání 26. Plavebních dní 2011 v České republice.

#### **V rámci ČPVŠ pracovaly v hodnotícím období tři odborné skupiny.**

Činnost odborné skupiny **Moravské vodní cesty** pod vedením Ing. Jiřího Obračaje byla v roce 2011 zaměřena zejména na problematiku územní ochrany vodního koridoru Dunaj-Odra-Labe po stránce legislativní a územní, strategii regionálního rozvoje na období 2014–2020, problematiku napojení D-O-L na dunajskou vodní cestu, ideový návrh projektu Komplexní řešení problémů na společném česko-rakouském úseku Dunaje, prezentaci a propagaci činnosti ČPVŠ ve zpravodaji Sdružení pro rozvoj Moravskoslezského kraje, realizaci programu Odra 2006, výstavbu vodní nádrže Ratiboř a rekreační plavbu.

V plánu činnosti na rok 2012 se odborná skupina zaměřila na realizaci spolupráce s odbornými skupinami obdobného zaměření ze Slovenska a Polska (příprava realizace D-O-L). V rámci společných jednání provádět konzultace technické problematiky a podkladů a námětů pro jednání Pracovní skupiny D-O-L,

spolupráci se sdružením pro rozvoj Moravskoslezského kraje při přípravě bloku referátů týkající se vodní dopravy na mezinárodní konferenci Transport 2012,

aktivní působení ve všech národních a nadnárodních aktivitách souvisejících s vodními cestami, formou přípravy strategických dokumentů týkající se vodní dopravy, sledování a podporu rozvoje rekreační plavby.

Odborná skupina **Batův kanál** se pod vedením Vojtěcha Bárteka v minulém období zaměřila tradičně především na problematiku prodloužení vodní cesty Otrokovice-Rohatec, napojení plavby od Kroměříže; jedná se o výstavbu plavební komory u jezu Bělov na vodním toku Moravy, prodloužení Baťova kanálu o úsek Hodonín-soutok Dyje s Moravou, což představuje napojení této vodní cesty na Dunaj.

Zajímavá je iniciativa odborné skupiny o vazbu rekreační plavby na cykloturistiku, která vykazuje velmi dobré výsledky a ukazuje, že cykloturistika je dnes fenoménem a investice do rozvoje cyklostezek se vyplácí. Na základě tohoto zjištění také odborná skupina Batův kanál doporučuje, aby do všech projektů rozvoje vodních cest v ČR byla doplněna minimálně na jeden břeh zpevněna cyklostezka.

V národním kole soutěže Evropské destinace nejvyšší kvality – EDEN 2011 za Českou republiku zvítězilo Slovákovo s hlavní atraktivitou Baťovým kanálem. Tématem tohoto ročníku byla obnova hmotného dědictví. Díky tomuto úspěchu bylo možné propagovat Batův kanál během prezentace vítězů EDEN z jednotlivých členských států Evropské unie v Bruselu. Slovákovo se stalo členem prestižní skupiny vítězů soutěže EDEN, což by mělo přinést další možnosti v propagaci Baťova kanálu.

Odborná skupina **Rekreační a sportovní plavba na Ostravsku** pracovala pod vedením Ing. Jaromíra Šlachty. Program aktivity této odborné skupiny v roce 2011 lze shrnout do těchto bodů:

Podpora stávajících vodáckých klubů při uplatňování jejich požadavků na vodní toky a jejich okolí. Propagace plavby uspořádáním výstavy plavidel ve vodáckém areálu sportovního klubu PERUN na Odře, ve zdrži nad jezem Přívoz.

Na základě zkušeností z Baťova kanálu, skupina iniciovala založení Dobrovolného svazku obcí, který by se po založení stal jednak žadatelem pro zajišťování finančních prostředků a zároveň investorem pro realizaci záměrů tohoto sdružení, které budou zaměřeny na úpravy vodních toků pro rekreační a sportovní plavbu na Ostravsku včetně vybudování potřebných plavebních objektů, přístavišť a vybudování příslušné infrastruktury podél těchto vodních cest.

Vzhledem k probíhající realizaci projektu Revitalizace Ostravice ve středu města, o celkové hodnotě 600 mil Kč, na níž se finančně podílí také Evropská unie, bylo skupině Magistrátem města Ostravy doporučeno, aby její požadavky byly pokud možno uplatněny v rámci této akce. Původní záměr nebylo možno uplatnit pro již rozsáhlejší realizační rozpracovanost. Proto bylo doporučeno, aby naše plavební požadavky byly uplatněny až po dokončení všech navazujících staveb.

Pomáhat rozvíjet činnost vodáckých klubů na řece Olši a Odře v česko-polském příhraničí za účelem propagace vodních sportů a rekreace na vodě a vytvářet tak předpoklady a příznivější klima na Bohumínsku u veřejnosti a politiků pro plánovanou plavbu většími loděmi, zejména pak z Olše do Odry a dále do Polska.

O činnosti této odborné skupiny v polském příhraničí se stará zejména Ing. Tobola, který je mimo to předsedou Vodáckého oddílu Poseidon, o.s., se sídlem ve Věřnovicích na řece Olši. Vodácký oddíl Poseidon je nositelem projektu Slezské Benátky, který řeší splavnění Olše na úseku z Karviné- Darkova na soutok s Odrou.

Výbor ČPVŠ **kladně zhodnotil** práci všech tří odborných skupin a vyslovil poděkování jejich vedoucím pánům Obračajovi, Bártekovi a Šlachtovi.

V **závěru** svého vystoupení o činnosti ČPVŠ v roce 2011 předseda sdružení doc. Jurášek poděkoval výboru a kontrolní komisi ČPVŠ za jejich pečlivou práci v uplynulém období.

### **Usnesení**

#### **18. valné hromady Českého plavebního a vodocestného sdružení, konané dne 5. dubna 2012 v Praze**

#### **Valná hromada Českého plavebního a vodocestného sdružení (ČPVŠ) vzala na vědomí**

zprávu o činnosti výboru ČPVŠ za uplynulé období 4/2011–3/2012, zprávu o činnosti českého zastoupení v PIANC příspěvek odborného semináře na téma zásady novely zákona o vnitrozemské plavbě, přednesený Ing. Janem Vlčkem, další rozvoj vodní dopravy v ČR, přednesený Ing. Janem Skalickým, problematika Labe a Odry, přednesený Ing. Jiřím Asterem, stav vnitrozemské vodní dopravy v ČR, přednesený Lukášem Hradským, informace z valné hromady Svazu dopravy, přednesený Ing. Miloslavem Černým, investiční činnost na vltavské vodní cestě, přednesený Ing. Jiřím Friedelem.

#### **Valná hromada ČPVŠ schválila**

členství dvou nově registrovaných osob Ing. Aleše Kršky a Ing. Jana Skalického a kooptaci poslední jmenovaného do výboru ČPVŠ,

ukončení členství na vlastní žádost Správy jeskyní Moravského krasu Ing. Františka Ondruška, a z důvodu úmrtí Ing. Zdeňka Koláře,

návrh na ukončení členství čtyř fyzických osob z dů-

vodu dlouhodobého neplacení členských příspěvků, uvedených ve zprávě o činnosti ČPVVS za uplynulé období, zprávu o hospodaření ČPVVS za rok 2011, včetně zprávy kontrolní komise, plán hospodaření na rok 2012 a plán hospodaření na rok 2013.

#### Valná hromada ČPVVS děkuje

Ing. Ludku Cidlinovi za práci, kterou vykonal ve funkci místopředsedy ČPVVS a pro rozvoj plavby v ČR,

Ing. Františku Ondrůškovi za práci, kterou vykonal ve funkci místopředsedy ČPVVS a pro rozvoj plavby v ČR,

Ing. Miroslavu Šefarovi za práci, kterou vykonal ve funkci člena výboru ČPVVS a pro rozvoj plavby v ČR.

#### Valná hromada ukládá výboru ČPVVS

podporovat vládu České republiky a Unii komor Labe/Odra v jejich úsilí o zachování vodního toku Labe na území Spolkové republiky Německo (Hamburk-státní hranice SRN/ČR) a vodního toku Odry na území Polské republiky (Štětín-státní hranice PR/ČR) jako vodních cest mezinárodního významu, včetně jejich příslušné údržby, pokračovat v úsilí na všech státních úrovních a parlamentních úrovních o zlepšení plavebních podmínek na vodních cestách v ČR, prioritně na labské vodní cestě v úseku Pardubice-státní hranice ČR/SRN a moravské vodní cestě v úseku Bařava kanálu,

podporovat dostavbu vltavské vodní cesty do Českých Budějovic, včetně výstavby plavebních zařízení na vodních dílech Orlík a Slapy a příslušných přístavů, zejména pro rekreační a sportovní plavbu,

prosazovat přípravu a výstavbu vodního koridoru Dunaj-Odra-Labe a jeho opětovné zařazení do sítě TENT-T, oslovit české poslance v Evropském parlamentu s po-

žadavkem pokusit se v rámci projednání v Evropském parlamentu vypustit dovětek §17 smlouvy TEN-T, kterým se připouští ponor nižší než 2,50 m a minimální výška mostů nižší než 5,25 m pro existující vodní cesty jako výjimka,

aktivně sledovat práce na Dopravní sektorové strategii jako nevyhnutelné části rozvoje České republiky do roku 2025 a její projednávání v rámci Politiky územního rozvoje ČR,

pokračovat ve spolupráci se Sekcí vodní dopravy Svazu dopravy České republiky a Unii komor Labe/Odra, zabývat se na svých jednáních podněty z diskuse na 18. valné hromadě ČPVVS,

svolat 19. valnou hromadu ČPVVS v 1. pololetí roku 2013.

#### Valná hromada žádá

členskou základnu o aktivní podporu úkolů výboru uvedených v bodě 4 tohoto usnesení,

vládu České republiky o vytvoření podmínek pro realizaci výstavby a údržby vodních cest a zejména zahájení výstavby plavebních stupňů na Labi v Děčíně a Přelouči,

Ministerstvo dopravy ČR a Ministerstvo zemědělství ČR o usilování o zařazení a schválení změny (doplnění) § 2 odst.1 písm.d) zákona č.104/2000 Sb., o Státním fondu dopravní infrastruktury takto:

d) financování výstavby, modernizace, **oprav a údržby** dopravně významných vnitrozemských vodních cest,

d) Ministerstvo dopravy ČR ve spolupráci s příslušnými státními orgány Polska, Rakouska, Slovenska a Německa o zpracování společné mezinárodní analytické studie k posouzení účelnosti a reálnosti přípravy a výstavby vodního koridoru Dunaj-Odra-Labe, vedeného v transevropské dopravní síti TEN-T, včetně vypracování modelu financování projektu i s ohledem na příští plánovací období fondů Evropské unie (2014–2020).

## Europoslanci jednali v Děčíně o transevropských dopravních sítích

### Stijn Croes, Klára Šubrtová - Evropské zprávy.cz

V Děčíně proběhlo 6. června 2012 jednání pořádané Hospodářskou a sociální radou Ústeckého kraje k problematice dopravní sítě TEN-T za účasti předních představitelů zainteresovaných českých institucí a za podpory dvou českých europoslanců – Richarda Falbra a Olgy Sehnalové (oba ČSSD). Hlavní debata se rozvinula k vodní dopravě v ČR a účastníci mimo jiné z řad Ředitelství vodních cest, Unie hospodářských komor, Státní plavební správy a Ministerstva dopravy se dále detailně zajímali o vývoj jednání o transevropských sítích na půdě Evropského parlamentu, které bude vrcholit v druhé polovině tohoto roku.

Europoslanec Richard Falbr k akci uvedl: „Jedním z hlavních témat, které byly probírány na tomto setkání, byla výstavba jezu v Děčíně. Argumentu pro jeho stavbu bylo během dlouhých let sneseno mnoho, ale realizace naráží znovu a znovu na obstrukční jednání Ministerstva životního prostředí, které v nedávných dnech vrátilo EIA k přepracování. Přitom stavba jezu by přinesla výnos v řádu miliard korun, zprovoznila by Labe díky zvýšení hladiny a umožnila by další rozvoj vodní dopravy, která je ekonomicky nejvýhodnější.“

Tématice TEN-T se dlouhodobě věnuje i europoslankyně Olga Sehnalová, členka Výboru pro dopravu a cestovní ruch Evropského parlamentu. „Na půdě Evropského parlamentu dlouhodobě kritizujeme výrazné rozdíly v úrovni dopravní infrastruktury ve starých a nových členských státech EU. V oblasti vodní dopravy je tento rozdíl asi nejvýraznější a přitom právě vodní doprava má v dlouhodobých strategických materiálech EU prioritní postavení.“





*Svaz průmyslu a dopravy ČR*  
*Svaz dopravy České republiky*  
**SEKCE VODNÍ DOPRAVY**  
*V.P.Čkalova 14, 160 00 Praha 6*  
*předseda sekce*



Úřad vlády České republiky  
RNDr. Petr Nečas  
předseda vlády České republiky  
Nábřeží Edvarda Beneše 4  
118 01 PRAHA

Děčín, 29. června 2012

**Věc: Otevřený dopis sekce vodní dopravy Svazu dopravy ČR k vrácení dokumentace EIA k projektu Plavební stupeň Děčín**

Vážený pane premiére,

dovolujeme si vyjádřit naše rozhořčení a ostrý protest proti obstrukčnímu postupu Ministerstva životního prostředí při jednávání dokumentace EIA strategické stavby Plavebního stupně Děčín, který má zásadní význam pro zlepšení splavnosti Labe a vytvoření příznivějších podmínek pro provozování vodní dopravy na dopravním koridoru mezi Českou republikou a západoevropskými přístavy. Prostřednictvím tohoto koridoru je realizována většina českého exportu a importu, přičemž kapacita pozemní dopravy, tj. železnice a silnice, se v oblasti dopravních uzlů blíží k hranici svého vyčerpání. Vodní doprava naopak poskytuje strategický dopravní potenciál s dostatečnou volnou kapacitou.

Labská vodní cesta jako prioritní dopravní spojení je také uvedena ve strategickém materiálu Evropské komise hlavních dopravních sítí TEN-T (core network). Jejich základní filosofie je multimodalita dopravních koridorů, kde konkurence mezi jednotlivými dopravními módy přináší efekt v podobě razantního snižování přepravních nákladů a z toho plynoucího přínosu pro ekonomiku daného regionu. Pro Českou republiku je kvalitní dopravní spojení s Evropou a zejména zámořím strategicky důležité i vzhledem k okolnosti, že český stát je handicapován svojí vnitrozemskou polohou a tím vyššími přepravními náklady vysoce otevřené a na export orientované ekonomiky. Užívání vodní cesty na Labi je oproti zahraničním dálnicím a železničním tratím nezaplatitelné. Na tyto skutečnosti navazuje záměr vybudování plavebního stupně Děčín, který byl opakovaně zakotven do mnoha usnesení české vlády, naposledy 14. března 2012.

Dlouhodobý a soustavný obstrukční postup Ministerstva životního prostředí k tomuto strategickému projektu lze vysledovat již od dob působení bývalého ministra životního prostředí Bursíka. O tom svědčí mimo jiné jeho vystoupení v Drážďanech v červnu 2007, kdy se vyslovil proti stavbě plavebního stupně Děčín přesto, že to bylo součástí dopravní politiky České republiky a vědomě tak poškodil zájmy našeho státu. Vrcholem absurdity bylo prohlášení zástupce Ministerstva životního prostředí při příležitosti návštěvy evropské koordinátorky pro infrastrukturu vodních cest K. PEIJS u ministra dopravy Bendla: „I kdybyste provedli sebelepší vstřícné úpravy projektu Plavebního stupně Děčín, my Vám to stejně nikdy nepovolíme“.

Signály o snaze zabránit projektu výstavby jezu v Děčíně ze strany úředníků Ministerstva životního prostředí byly registrovány i v dalším období. Jejich vyvrcholením je druhé vrácení dokumentace EIA k dopracování, zdůvodněné obstrukčními a neustále se stupňujícími požadavky. To vše přes skutečnost, že projekt i dokumentace EIA jsou zpracovány předními odborníky v oblasti ochrany přírody s certifikáty vydanými Ministerstvem životního prostředí a bez ohledu na to, že na koncepci a přípravě tohoto řešení se podílel bývalý ministr životního prostředí, ekolog a disident Ivan Dejmál.

Tento přístup poškozuje české zájmy především z těchto důvodů:

1. Snižuje konkurenceschopnost naší země v globalizovaném světě, neboť maří úsilí České republiky při snaze o budování a diverzifikaci strategických dopravních spojení se zeměmi Evropské unie a se stále významnějšími destinacemi v zámoří.
2. Navyšuje výdaje ze státního rozpočtu a tedy i peněz daňových poplatníků na další studie a posudky v řádech desítek milionů Kč. Vždyť příprava této stavby si již vyžádala 360 milionů Kč, z čehož výdaje jenom na řešení environmentálních problémů tvoří cca 200 milionů Kč.
3. Vysílá negativní signál do SRN, kde je v současnosti zpracováván koncept zlepšení splavnosti Labe na území SRN. Základem je zde memorandum uzavřené mezi spolkovými Ministerstvy dopravy a Životního prostředí a parametry, které byly kodifikovány v memorandu uzavřeném mezi ministerstvy dopravy SRN a ČR v roce 2006.
4. Degraduje investice v současné hodnotě 160 miliard Kč do již vybudované vodní cesty na našem území v délce 260 km. K jejímu využití a plnému zhodnocení je nutné napojit Českou republiku na evropskou síť právě prostřednictvím projektu Plavební stupeň Děčín.



5. Dlouhodobé neřešení splavnosti v kritickém úseku Ústí nad Labem – státní hranice způsobuje likvidaci oboru vodní dopravy, který spěje v České republice k zániku, přestože se jedná o dopravu, která je k životnímu prostředí nejméně škodlivá. Deformované podnikatelské prostředí uznala i Evropská komise, která notifikovala program kompenzace ztrát pro provozovatele vodní dopravy z titulu plavební nedostatečnosti, který Česká republika od roku 2004 bohužel zatím neaplikovala, aby pomohla zajistit existenci vodní dopravy v České republice do doby realizace systémových opatření navržených ve zmíněném vládním usnesení.

Vážený pane premiére,

prezident Unie hospodářských komor Labe – Odra pan Jiří Aster Vás o negativních postojích úředníků na MŽP k dokumentaci EIA plavebního stupně Děčín informoval v souvislosti s přípravou vládního usnesení na podporu vnitrozemské vodní dopravy během Vaší účasti na energetické konferenci v Drážďanech na konci roku 2011. Při našem osobním jednání spolu s viceprezidentem Svazu dopravy České republiky Kratochvílem a zástupcem Odborového svazu dopravy Pomajbíkem dne 6.3. 2012 jste byl podrobně informován o kritickém stavu vodní dopravy v České republice a a s tím spojených problémech a byl jste požádán o Vaši osobní angažovanost vedoucí k záchraně české plavby. Bohužel do dnešního dne nedošlo k žádným konkrétním krokům, které by vedly ke stabilizaci dopravního oboru, ani k příslibu další schůzky, která se měla uskutečnit do konce dubna tohoto roku. I přes výše zmíněné usnesení vlády, systémové řešení v podobě dobudování infrastruktury na vodní cestě ztroskotává na rigidních postojích některých úředníků Ministerstva životního prostředí, a to i přes veškerou snahu Ministerstva dopravy a Ředitelství vodních cest, které mají v této oblasti naši plnou podporu. Je tragickou skutečností, že Česká republika takto plýtvá právem na svobodný přístup k moři po Labi, prosazeným již do Versailleské smlouvy a stává se tak jediným vnitrozemským státem evropské unie bez dopravního napojení po splavné řece na západoevropskou vodní síť vodních cest a na námořní přístavy.

Žádáme Vás tímto o zjednání nápravy, kdy postup Ministerstva životního prostředí je v rozporu se strategickými zájmy českého státu a je v rozporu s dopravní politikou Evropské unie a s řadou usnesení vlády České republiky.

S pozdravem

Ing. Milan Raba  
Předseda sekce vodní dopravy při SD ČR

Na vědomí:      Ministr dopravy - Mgr. Pavel Dobeš  
                    Ministr životního prostředí – Mgr. Tomáš Chalupa  
                    Ministr průmyslu a obchodu - MUDr. Martin Kuba  
                    Ministr zemědělství - Ing. Petr Bendl  
                    Ministr zahraničí – pan Karel Schwarzenberg  
                    Ministr pro místní rozvoj - Ing. Kamil Jankovský  
                    Předsedkyně poslanecké sněmovny – paní Miroslava Němcová  
                    Předseda senátu – pan Milan Štěch  
                    Prezident Svazu průmyslu a dopravy ČR – Ing. Jaroslav Hanák

**Výletní  
a restaurační loď CZECHIE**

**Pořádání společenských a firemních akcí na klíč  
včetně cateringu a programů na lodích  
s kapacitou až 250 osob s celoročním provozem.**

Přístaviště Na Františku, Praha 1  
Tel.: +420 602 323 988, fax: +420 604 256 965  
rezervace@lodmoravia.cz • www.boatmoravia.cz

# Před 110 lety se narodil Ing. Josef Kurc



Zleva: Lida Chytráčková, za ní Ing. Jan Chytráček – budoucí ředitel Povodí Vltavy, Ing. Josef Kurc – ředitel organizace Labe-Vltava, Ing. Moravec, za ním Ing. Kupec – následující ředitel organizace Labe-Vltava

Jsem rád, že mohu krátce připomenout tohoto významného vodohospodáře a skvělého člověka, který mne po dokončení studia v roce 1961 přijímal jako ředitel organizace Labe-Vltava do mého prvního zaměstnání.

Při nástupu jsem se sebevědomě pana ředitele ptal, jaké mám u Labe-Vltava perspektivy. Shovívavě se na mne podíval a řekl: „Všechny, pane inženýre, můžete tu být i ředitelem“. Moudrý to muž, vše se splnilo, byl jsem i ředitelem závodu Dolní Vltava a opět po roce 1968 nebyl. Tato historka mi v životě moc pomáhá, když se nyní u mne uchází mladý sebevědomý muž či žena o místo.

Ale vraťme se k životní dráze Ing. Josefa Kurce. Narodil se 23. 2. 1902 v obci Kosmáčov na Klatovsku. Maturoval na státním reálném gymnáziu v roce 1922. Vystudoval ČVUT, Fakultu inženýrského stavitelství, specializace vodohospodářství, kde v roce 1929 promoval. Pak krátce pracoval jako asistent na stejné fakultě. V roce 1931 odešel do praxe, kde postupně zastával funkce vždy spojené s labsko-vltavskou vodní cestou. V roce 1931 se oženil.

1931–1945 Zemský úřad Praha, technický úředník  
1945–1949 Zemský národní výbor, technický úředník  
1949–1952 KNV Praha, technický úředník  
1952–1955 Krajské vodohospodářská služba, vedoucí  
1955–1958 Vodohospodářská služba, hlavní inženýr, ředitel  
1958–1960 Ředitelství vodních děl (ŘVD),  
vedoucí odboru Labe-Vltava  
1960–1961 Labe-Vltava Praha, ředitel

Při tomto přehledu pracovních aktivit mého prvního ředitele Ing. Josefa Kurce si nemohu nevzpomenout na první setkání z roku 1955. Tehdy jako posluchač Vyšší průmyslové školy stavební v Praze jsem si chtěl vyfotografovat pražské jezy a plavební komory pro technickou soutěž žáků odborných škol. Ale byla taková zvláštní doba, a tak jsme museli k tomuto účelu zažádat o povolení. Shodou okolností mi ho tehdy vystavil Ing. Kupec (můj druhý ředitel) na 4 dny a následně prodloužil ředitel Ing. Kurc na celý měsíc. Pro dokreslení koloritu doby přikládáme povolení v plném znění.

Upozorňuji hlavně na větu: “Dle možností nebud’ též při fotografování zachycování chodci a typizovaná vozidla”. Udiveně jsem se zeptal, proč? Odpověď si pamatuji dodnes: “Aby si nepřítel nemohl odvodit výšku jezů a velikost plavebních komor”. Tedy jezu Staroměstského a Štítkovského postaveného ve 14. století. Inu, taková byla doba.

Nevíme zda se tato “tradice” v poslední době opět nevadí do praxe (tentokrát komerční a ne bezpečnostní) na Karlově mostě.

Ale zpět k řediteli Ing. Josefu Kurcovi. Byl to skvělý člověk a ač jsem ho znal jen krátce, mám na něj jen hezké vzpomínky a věřím, že si zaslouží tuto malou vzpomínku, která je umocněna jeho snahou o modernizaci jezů na dolní Vltavě za kterou v roce 1964 obdržel od prezidenta republiky Vyznamenání Za vynikající práci.

Pane řediteli, byl jste fajn. Váš Josef Podzimek

**KRAJSKÁ VODOHOSPODÁŘSKÁ SLUŽBA**  
u KNV v Praze - závod pro vodní stavby  
16, NÁBŘEŽNÍ 4 - POŠT. SCHRÁNKA 16239 - TELEFON 409-55-7

absko-vltavská vodohospodářská správa  
základní závod  
Praha XVI, Zborovská 13.

Při odpovědi uvěďte vždy tuto značku:  
Značka: LVVS - 77-25-55  
VYŘIZUJE:  
Průmyslová škola stavební  
Praha 1, Zborovská 45.

V Praze dne 2. dubna 1955.  
Šekový účet č. 3x71x3x12 Státní banka čs. Praha

K Vaší žádosti ze dne 31. III. 1955 č.j. 19/54 dův nemáme námitky, aby žáci Vaší školy:

- 1./ Josef Podzimek, nar. 24. IV. 1937 v Brně, bytem Praha 7. U Smaltovny č. 19, č. ev. průkazu 7,672918
- 2./ Tomáš Sláma nar. 13. 4. 1935 v Gottwaldově, bytem Praha II. nábř. B. Engelse č. 55 č. obč. průkazu 5,976209

fotografovali pražské jezy a to, štítkovský, staroměstský a helmovský a plavební komory na Smíchově k účelům technické soutěže žáků odborných škol, kterou vypsalo min. školství výnosem ze dne 22. 10. 1954 č. 81.912 ai 54 B-11/2.

Fotografování bude provedeno ve dnech 3-6 dubna 1955, žáci vykáží se tímto povolením vedoucím objektů.  
Dle možnostinebud’ též při fotografování zachycování chodci a typizovaná vozidla.

prodlouženo do 4. května 1955  
Ing. J. Kurc 6/5 1955

absko-vltavská vodohospodářská správa  
základní závod  
Praha XVI, Zborovská 13.

Povolení k focení jezů a plavební komory

# Život není takový - je úplně jiný (46)

## Ing. Josef Podzimek

*Jsou dva druhy nespokojenosti:*

*ta, která pracuje a ta která lomí rukama.*

*První dosáhne, co chce, druhá ztratí to, co má.*

*J. Ortegay Gasset*

Poslední dobou se stále probírám knihami, které napsali chytří lidé o vodních cestách, D-O-L, ale i podnikání obecně (prof. Antonín Smrček, Ing. Josef Bartovský, Tomáš a Jan Antonín Baťa a další a další), a jako vždy přejdu na citáty a moudrosti věků, kterých mám ve své knihovně jistě mnohem víc než sto tisíc, abych skončil u svých jistot: Publilius Syrus a Karel Čapek.

A právě posledně jmenovaný mne vždy uklidní. Podělím se proto s vámi o tři citáty z pera Karla Čapka:

- Současník - Má-li Hus pravdu?  
Já Vám řeknu:  
jeho taktika není správná.
- Jiný současník - Co že říká ten Galilei?  
Že se země točí kolem slunce?  
Hm, to já mám vážnější starosti.
- Diplomacie - Díky bohu, smlouva je uzavřena;  
teď jen musíme vymyslet,  
jak jí budeme porušovat.

Současná současnost – včera vláda schválila další usnesení vlády ČR č. 155 ze dne 14. března 2012 ke zprávě o stavu vnitrozemské vodní dopravy v České republice a možnostech jejího vývoje.

### Organizace vodních cest před 85 lety

Poučme se z publikace Úprava Vltavy a Labe pro soustavou elektrizaci v Československé republice z roku 1927 od mého oblíbence Ing. Josefa Bartovského. Nejdříve, jak bylo organizováno vodní hospodářství, vodocestné a plavební služby v ČSR.

### Celostátní agenda vodohospodářská

*Ministerstvo veřejných prací*

odbor II., záležitosti vodohospodářské v oddělení 6, 7, 7a, 8 a 9,

odbor VI., zákonodárné a právně správní záležitosti v oddělení 28.

*Ministerstvo zemědělství*

Oddělení VIIIb, IXa, IXb, X, XIa, XIIb, XVIa, XVIIb.

*Ministerstvo obchodu*

Skupina dopravní s oddělením plavebně technickým a plavebně správním.

*Ministerstvo zahraničních věcí*

Národohospodářský odbor s oddělením IV-7 pro mezi národní dopravu.

*Ministerstvu veřejných prací přičleněné celostátní úřady:*

Ředitelství pro stavbu vodních cest v Praze.

Čsl. ústav hydrologický.

Čsl. plavební úřad.

### Vodohospodářská agenda stavební, správní, udržování staveb

Záležitosti plavební, meliorační, hydrografické a administrativní vyřizují v jednotlivých zemích Čsl. republiky tyto úřady:

#### Čechy (Ovodí Vltavy a Labe)

Pozn. redakce: To, že před 85 lety jsme měli Ovodí a nyní Povodí není chyba tisku

*Odbor pro stavby vodní zemské správy politické*

v Praze, poříční úřad plavební pro oblast Labe v Čechách se stavebními poříčními správami pro Vltavu s přítoky a Labe s přítoky.

*Technické oddělení pro stavby vodní a využití vodních sil zemského správního výboru v Praze.*

*Zemská komise pro úpravu řek:* Technické oddělení zemské správy politické pro úpravu řek, oddělení 38. Technické oddělení pro stavby vodní a využití vodních sil zemského správního výboru.

*Komise pro kanalizování řek Vltavy a Labe v Čechách.*

*Hydrografické oddělení zemské správy politické.*

*Kancelář pro úpravu Vltavy a přítoků v Praze a okolí.*

#### Morava (Ovodí Moravy)

*Vodní oddělení zemské správy politické v Brně.*

*Hydrografické oddělení zemské správy politické.*

*Zemský stavební úřad.*

*Vodohospodářské oddělení (úprava řek a údolních přehrad).*

*Zemědělsko-technické oddělení.*

#### Slezsko (Ovodí Odry)

*Vodohospodářské oddělení zemské správy politické v Opavě.*

*Hydrografické oddělení zemské správy politické.*

*Zemský stavební úřad.*

*Oddělení pro vodní stavby*

Asi se ptáte, proč vás unavují s organizacemi a úřady zabývajícími se správou, údržbou a výstavbou vodního hospodářství za 1. republiky? Tedy proto, abychom si uvědomili, jakou důležitost naši předkové tomuto segmentu národního hospodářství věnovali. Nejdůležitější informace z tohoto období (1927) je však konstatování, že **Ředitelství pro stavbu vodních cest v této době mělo 12 speciálních oddělení se 17 stavebními správami a expoziturami pro 38 staveníšť na Labi a Vltavě.**

**A bylo to Ředitelství od slova řídit, které se postupem doby změnilo na ředitelství, tedy od slova řídit.** Také to tomu odpovídá, když Ředitelství vodních cest ČR má (2012) pouhých 14 pracovníků včetně ředitele. A jako by toto naředení nestačilo, uvažovalo Ministerstvo financí o jeho začlenění do Ministerstva dopravy a Státní plavební správu sloučit s Drážním úřadem a Úřadem pro civilní letectví .

Jak se má rozvíjet plavba, jak se má plnit strategie výstavby vodních cest v ČR a zároveň uvažovat o rozpuštění investorského minitymu ŘVC? A to v době, kdy se ŘVC po výměně čtyř ředitelů za období pouhého roku, postupně konsoliduje pod novým mladým a energickým ředitelem Ing. Janem Skalickým.

#### ZACHRAŇME ŘVC A SPS

**ŘVC fungovalo nepřetržitě od roku 1901 do roku 1949. Zrušil ho až bolševik v roce 1949, aby ho téměř po 50 letech Tošovského vláda v roce 1996 obnovila. SPS pracuje nepřetržitě od roku 1901.**

Ale vraťme se do roku 1927. Toto období velmi výstižně popsal další velký propagátor vodních cest v ČSR prof. Antonín Smrček, rektor Vysokého učení technického v Brně:

*Nový svěží život se rozproudil v průplavním oddělení Ředitelství pro stavbu vodních cest v Praze, když vedení a odpovědnost převzal Ing. Josef Bartovský, projektant a budovatel velkých vodních staveb na Labi a Vltavě, muž pevné vůle a nezlomné energie. Velmi brzy prosadil postupné rozmnožování počtu inženýrů a pomocných sil v tomto průplavním oddělení a k práci vhodných kancelářských místností, za vydatné pomoci Společnosti D-O průplavu, takže tou dobou možno již konati s urychlením všechny ty přípravné práce, aby mohl býti vypracován definitivní projekt průplavu dunajsko-oderského k úřednímu veřejnému projednání po stránce technické, hospodářské a vodoprávní.*

V této době se již Ředitelství pro stavbu vodních cest jmenovalo Ředitelství vodních cest a jeho činnost nebyla oslabována či nějak včleňována, ale čím dál víc posilována. Bylo to zvláště po přijetí vodohospodářského zákona ze dne 27. března 1931, kdy na deset let byly zajištěny finanční prostředky pro vypracování projektu odersko-dunajského průplavu a labsko-dunajského průplavu. Stavba těchto průplavů byla však odsunuta na dobu pozdější, až bude provedeno splavnění oněch úseků Labe a Dunaje, které s průplavy vytvoří vodní spojení tří moří, Severního, Baltického a Černého.

Mám-li hodnotit toto rozhodnutí našich předků intenzivně splavňovat navazující řeky Labe, Vltavu, Odru a Moravu k Dunaji a odsunout stavbu vlastního průplavu D-O-L na pozdější dobu, pak musím konstatovat, že bylo jako vždy poplatné nějakým dílčím politickým tlakům a nelíší se bohužel od dnešní doby.

**Na plné obrátky se přípravné práce na průplavu D-O-L paradoxně rozjely po Dohodě německo-československé vlády, uzavřené 19. listopadu 1938 v Berlíně, o způsobu uskutečnění odersko-dunajského průplavu a labské jeho větve.** U tohoto časového mezníku končí náš nástin o všem tom, co bylo pro myšlenku plavebního spojení Dunaje s Odrou dosud vykonáno, mnohokrátě slibováno a zákony slavnostně zabezpečováno, aby se pak nakonec všechno zhroutilo. Tentokrát vypuknutím 2. světové války.

### Pět generací vodohospodářů

Pokročme dále a pokusme se přiblížit klopotnou cestu dalších generací při budování průplavu D-O-L. Je to poprvé co jsem použil slovo generace v klopotné cestě našich splavňovacích prací. Je to zvláštní, když posledních 20 let stále používám termín „pět generací stavařů“ při popisování dlouhé cesty, kterou se ubíraly firmy Seskupení Podzimek za posledních 115 let od jejich založení. Přitom je to tak podobné, až mi zamrazilo. V roce 1896 založil můj dědeček Josef Podzimek živnost mistra zednického a v roce 1902 obdržel od c.k. okresního hejtmánství v Jihlavě živnost stavitelskou pro město Třešť. V roce 1896 byla ustavena Komise pro kanalizování Vltavy a Labe v Čechách a v roce 1901 byl schválen vodocestný zákon pro stavbu průplavu Dunaj-Odra s připojením na Labe.

Držme se tedy terminologie a popišme, jak první dvě generace našich předků postupovaly při budování vodních cest v ČSR. Své informace čerpám tentokrát z publikace Vodní cesty a vodohospodářské plánování v Čechách a na Moravě s podtitulkem Přehled a bilance práce dvou generací, další úkoly, dvouletka a pětiletka, kterou napsal opět Ing. Josef Bartovský tentokrát v roce 1946, tedy těsně po 2. světové válce.

### Prvá a druhá generace vodohospodářů

*Chceme několika slovy přispěti k podrobnějšímu poznání pestrých a poučných dějin prací první i druhé generace, jichž jsme svědky. Základem prací první generace byl rakouský vodocestný zákon z r. 1901, založený myšlenkově na hnutí vodohospodářském, tehdy již rozvinutém ve Francii, Holandsku, Belgii i jinde. Tento zákon z roku 1901 zajišťoval provádění celé velkolepé sítě vodních cest a průplavů v našich zemích a v Polsku. **Byl však plodem mocenské politiky starého režimu a tajnou předzvěstí první světové války.** Vláda svoje válečné plány zahalila české a polské delegaci pláštěm hospodářských výhod a ústupků. Šlo hlavně o zajištění úvěrů pro stavbu strategických drah alpských, nezbytných pro válku s Itálií. Příslib vodních cest Čechům a Polákům tyto úvěry zajistily. Ve Vídni však nepřestaly působit mocné vlivy, omezující výhody českou delegací trpce získané. **Snažily se nahradit výhody vodocestného zákona podstatným omezením rozsahu staveb. Tento útok byl zadržen hrozbou rozpadnutí parlamentní většiny.***

### MILÍ ČTENÁŘI, NEPŘIPOMÍNÁ VÁM TO SOUČASNOST?

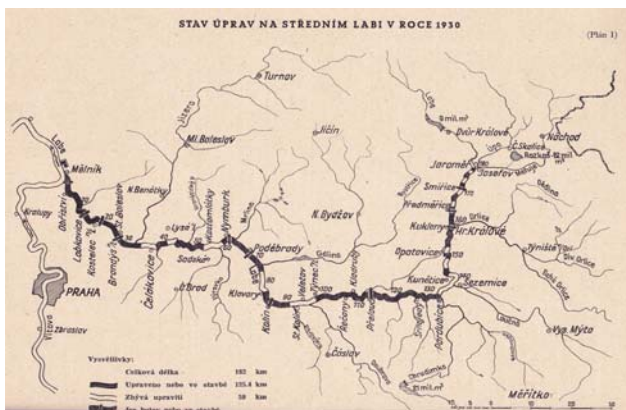
*Při této příležitosti vděčně vzpomínáme zásluh českých úředníků Ing. Václava Roubíka a Ing. E. Baziky a JUDr. Žampacha, kteří bystře a vytrvale bojovali s ministerstvem financí, které všemožně brzdilo uvolňování úvěrů pro střední Labe. K přemáhání potíží sdružovali se zájemníci ve spolky a komitě (Středolabské komitě – předseda Dr. Ulrich, Vltavské komitě – předseda prof. Votýpka, později Dr. Štůla, Říční průplavní spolek v Přerově – předseda prof. Ing. Smrček a mnoho dalších). Obratný a bystrý Dr. Ulrich dosáhl toho, že v prvním pracovním programu pro střední Labe byly rozvrženy stavby po celém toku řeky takovým roztržštěným způsobem, aby pozdější zastavení úprav řeky bylo znemožněno. Tento cíl však způsobil, že práce odporovaly inženýrské zásadě provádět úpravy řek postupně od ústí řeky proti proudu.*

Vodocestné a vodohospodářské investice v Čechách a na Moravě v údobí 1919–1930  
provedené v rozsahu programu vodocestného zákona z roku 1901 č. 46 l. z.

	O b j e k t	Investice miliónů Kč	Poznámka
A.	Střední Labe (Mělník—Jaroměř) . . . . .	320	
	Střední Vltava (Praha—Budějovice) . . . . .	100	s úpravami v Praze na Maninách
	Vodní cesta Vltava—Labe (Praha—Smíchov, státní hranice) . . . . .	100	
	Přístavy a překladiště . . . . .	30	Vltava a Labe
	Náhradní meliorace . . . . .	10	
B.	Přehrazy . . . . .	30	
C.	Využitkování vodních sil . . . . .	72	
D.	Úpravy štrkonošských toků a bystřin . . . . .	10	
E.	Udržovací stavby a práce . . . . .	68	
	Uhrnem . . . . .	740	

Vodocestné a vodohospodářské investice v Čechách a na Moravě v údobí 1919–1930

Tuto pasáž jsem citoval zcela úmyslně, abych našim čtenářům přiblížil, kolik skvělých mužů se exponovalo na různých místech pro pokračování splavňovacích prací. Ale také poprvé v životě jsem se dočetl jméno člověka, který v dobré víře zvolil na středním Labi salámovou metodu výstavby. Po léta, prakticky od ukončení stavební fakulty ČVUT Praha (1962), kdy jsem nastoupil jako úsekový technik na středním Labi v trati Kolín-Smiřice, vyprávím tuto historku: „Když jsem poprvé přijel na kontrolu vodního díla Srnojedy, divil jsem se, proč na Labi je nepřetržitá řada hotových vodních děl a mezi nimi chybí



Stav úprav na středním Labi v roce 1930

jeden stupeň. Tehdy se nazýval Semín, nyní ho nazýváme Přelouč II. Tehdejší vedoucí jezny mi vysvětlil, že to byla moudrost našich předků, neboť nepředpokládali, že by jejich potomci byli tak hloupí, aby ten jeden stupeň nedostavěli, a tak neuvadli celou labskou vodní cestu od Hamburku do Pardubic do provozu“. **A vidíte, u Čechů je vše možné.** Konečně znám jeho jméno. Byl to bystrý a obratný Dr. Ulrich. Jestli správně počítám, patřím do čtvrté generace inženýrů, kteří o to usilují a po celý odborný život jsem usiloval, a to od nástupu do praxe až do své penze a pokračuji v tom dalších 15 let, kdy jsem v teoretickém důchodu. Uznejte, milí čtenáři, že to není úspěchané. **Chci věřit, že pátá generace, svou neutuchající energií konečně po 110ti letech sen svých pradědečků, dědečků a otců splní a VD Přelouč dokončí v reálném čase.**

Ale citujme ještě z knihy Ing. Josefa Bartovského z roku 1946. **Zemská regulační komise v Čechách byla ovládnuta politickým klíčem národnostním více nežli zásadami technickými a potřebami jedinečné naší vodní soustavy. Do rozhodování o úpravách řek i o stavbě přehrad zasahovaly snahy zdržovací povahy národnostní, k jichž potírání museli býti zváni i inženýrští znalci. Marně se ozývaly hlasy, žádající soustavnost a jednotnost provádění prací vodohospodářských i vodocestných.** Podporovaly je zmíněné organizace i komitety zájemníků krajových, obchodní a průmyslové komory (Dr. Třebický, Ing. Sýkora, Dr. Gruber, Dr. Matys, Dr. Tobiáš a jiní).

**Vodocestný zákon z roku 1901 měl tyto velmi závažné nedostatky:**

*Nepřihlížel k využití vodních sil.*

*Nedbal zájmů zemědělských.*

*Podkladem mu byly neúplné projekty, resp. črty tras průplavů, nedořešené zásady o provádění plavby apod. (velikost komor, zdvihadla mechanická, vlek lodí, zásobování průplavů vodou apod.).*

*Nejasnost v připojení našich průplavů na síť sousedních zemí.*

*Dokončené stavební programy a zásady pro financování staveb.*

*Právní nejistota v opatrování vody pro plavbu.*

*Roztříštěná organizace služby vodostavební.*

**NEPŘIPOMÍNÁ VÁM TO NĚCO V SOUČASNÉM ROZHODOVACÍM PROCESU?**

Diskutujeme, zda k jezu postavit či nepostavit malou vodní elektrárnu.

Nedbáme zájmů zemědělských, neboť dost energicky nejednáme s okolními státy o možnosti čerpat vodu z Dunaje do vodohospodářsky deficitních zemědělských oblastí. Přitom zapomínáme, že se dostáváme do doby, kdy

se bude voda cenit nad zlato.

Podklady jsou neúplné s mnoha variantami vedení tras.

Máme stále nejasnost v připojení našich průplavů na síť sousedních zemí.

Máme nedostatečné či spíše žádné stavební programy a už vůbec nemáme zásady pro financování staveb. **Ne připravujeme urychleně žádost o dotace z Fondu soudržnosti EU.**

Máme sice technickou jistotu, že nebudeme potřebovat vodu pro plavbu (přecherpací elektrárny), ale o to víc právní nejistotu s odběrem dunajské vody pro zemědělství a průmysl (viz bod 2.).

Roztříštěné organizace služby vodostavební (ministerstvo dopravy, ministerstvo zemědělství, ministerstvo průmyslu a obchodu, ministerstvo pro místní rozvoj, ministerstvo životního prostředí, ministerstvo zahraničí a ministerstvo financí).

## PTÁM SE – JE TO ZÁMĚRNÉ?

Ale vraťme se ke steskům druhé generace vodocestných budovatelů, uvedených v citované knize:

*Tyto nedostatky nemohly se včas odstranit. Vadil tu kvap, se kterým předloha vodocestná byla projednávána. Byly to hlavně zmíněné důvody politické, které tento stav způsobily. Byly odstraňovány po řadu let obsáhlými posudky znalců stavebních i plavby, mezinárodními poradami s odborníky. A za těchto svízeli a těžkostí uvedení prací v chod tížila inženýry povinnost přizpůsobit projekty i stavby úžasnému pokroku a vývoji vědy a praxe inženýrské a novým směrům vodohospodářského plánování, a to: využití vodního bohatství pro zemědělství, získání zásob vody zadržovaných v přehradách, umístěných soustavně ve vodní síti pro účely energetické i pro snížení nebezpečí a rozsahu povodní. Tyto základní úkoly vodohospodářství zákon vodocestný úplně pomíjel a jejich uznání vládou nebylo věcí snadnou. Také snahy o jednotnost správy vodohospodářské a vzájemné spolupráce úřadů, zvláště o soustavnou organizaci zásobení země elektrickým proudem, nedosáhly žádoucího výsledku vlivem sobectví stran politických i stavovských. Skončily roztříštěním vodohospodářské služby, které do jisté míry napravila teprve doba okupační.*

Tato poslední věta mně zvláště vyděsila. Opravdu si národ český neumí vládnout sám. Opravdu potřebuje nad sebou jiné mocnosti nebo Evropskou unii, abychom se chovali jako dobří hospodáři. Věřím, že jsme schopni vlastních úsudků, ale musíme si to nejdříve uvědomit, sjednotit své názory odborné i politické a začít pracovat. **Máme ideální situaci, že právě projekt dokončení vodního koridoru Dunaj-Odra-Labe se může a musí stát největším a nejkompexnějším protikrizovým opatřením pro Českou republiku i Evropskou unii.**

## ALE MUSÍME SI VĚŘIT A MUSÍME CHTÍT – MY ČEŠI.

### Třetí generace budování vodních cest v naší zemi

Toto období můžeme s trochou nepřesnosti situovat do období před 2. světovou válkou, pokračovalo i po dobu války a skončilo únorovým vítězstvím dělnické třídy v roce 1948, kdy také bylo zrušeno Ředitelství vodních cest (1949).

Cituji z výše uvedené publikace Ing. J. Bartovského (1947): *V této době bylo prozíravým činem využití zájmu okupantů o budování průplavu Dunaj-Odra-Labe, projevem vynucenou smlouvou s naší vládou. Organizace projekční práce s využitím všech našich vynikajících sil odborných znamenala přípravu pro budoucnost*



Stav úprav na středním Labi v roce 1944

**naší vlasti po dosažení vítězství, v pevné víře očekávaného. Tak právě během okupace vznikla prací našich úřadů vodohospodářských a našich vynikajících odborníků řada skvělých studií (Ing. Dr. Smetana, Ing. Dr. Ba-**

**žant a jiní), které umožňují vypracování vodohospodářského plánu pro využití vody v celkovém plánu hospodářském našich zemí. Máme skvělou odbornou práci, pojednávající o účinku přehrad na využití vody i na celý režim vodní a odtoky za povodní. Projekty průplavní byly znovu revidovány a přizpůsobeny pokroku technickému i budoucí potřebě mezinárodního obchodu a dopravy. Máme po ruce dílo neocenitelné hodnoty, vykonané vlastenecky a obětavě v době mocenského útlaku v pevné víře ve vítězství spravedlnosti a v šťastnou budoucnost vlasti. Jsou to návrhy proveditelné nejen technicky, nýbrž i finančně, byť při proměnlivosti poměrů v dnešní přechodné době není ještě možno je přesněji vyčíslit. Správný plán vodního hospodářství všech zemí našeho státu potřebuje reorganizaci výkonného ústrojí, které bude pověřeno budováním díla. Nutno je vystrojiti tak, aby odborně bylo v práci své volné a zbaveno vlivu malicherné politiky místních zájmů, které otravují radostnou práci a její úspěch.**

Tak skončila práce třetí generace vodohospodářů usilujících o dokončení vodního koridoru Dunaj-Odra-Labe.



Střední Labe - zdymadlo Poděbrady, v provozu od roku 1919



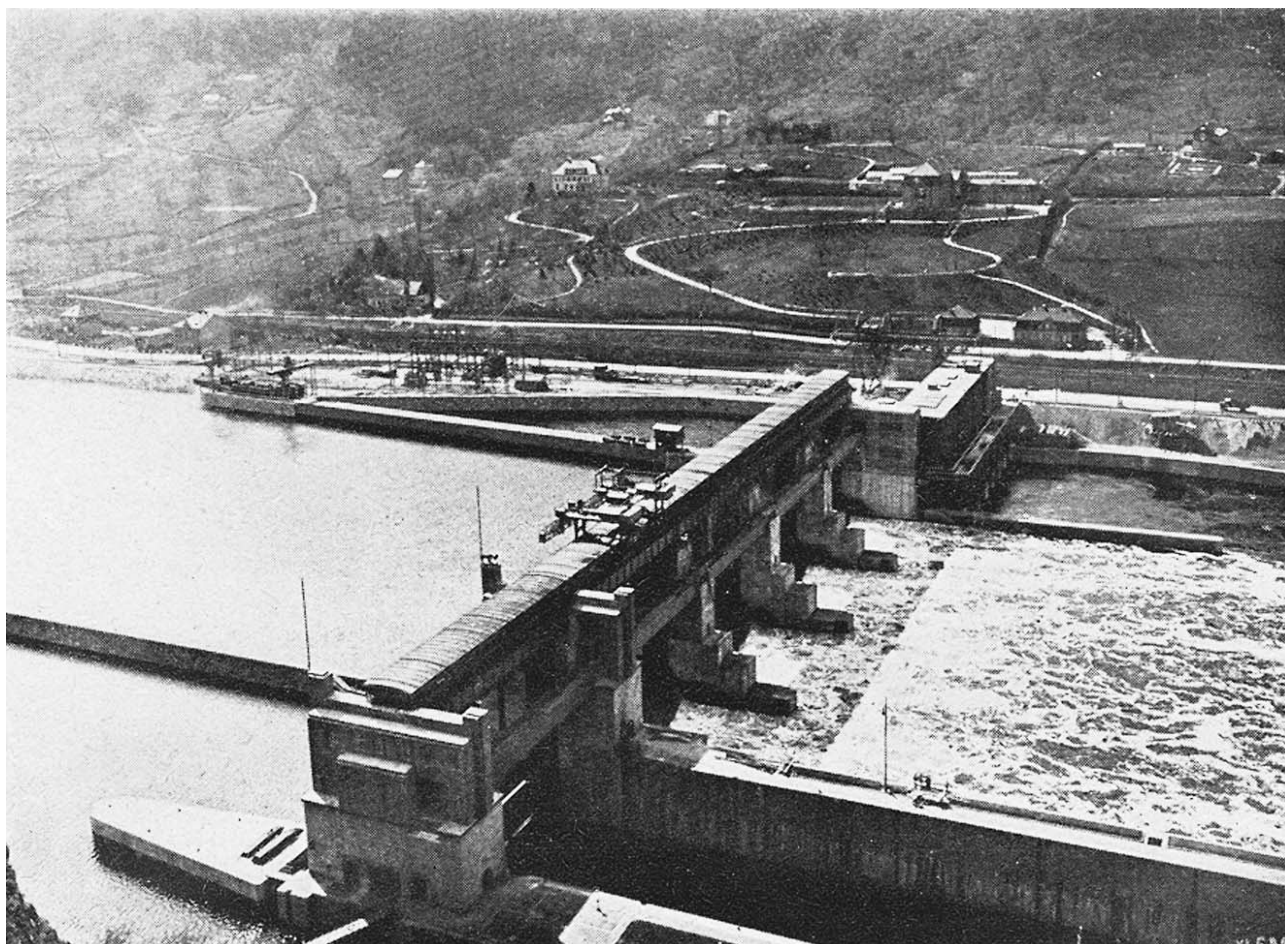
Střední Labe - zdymadlo Nymburk, v provozu od roku 1924



Střední Labe - zdymadlo Kostelec, v provozu od roku 1936



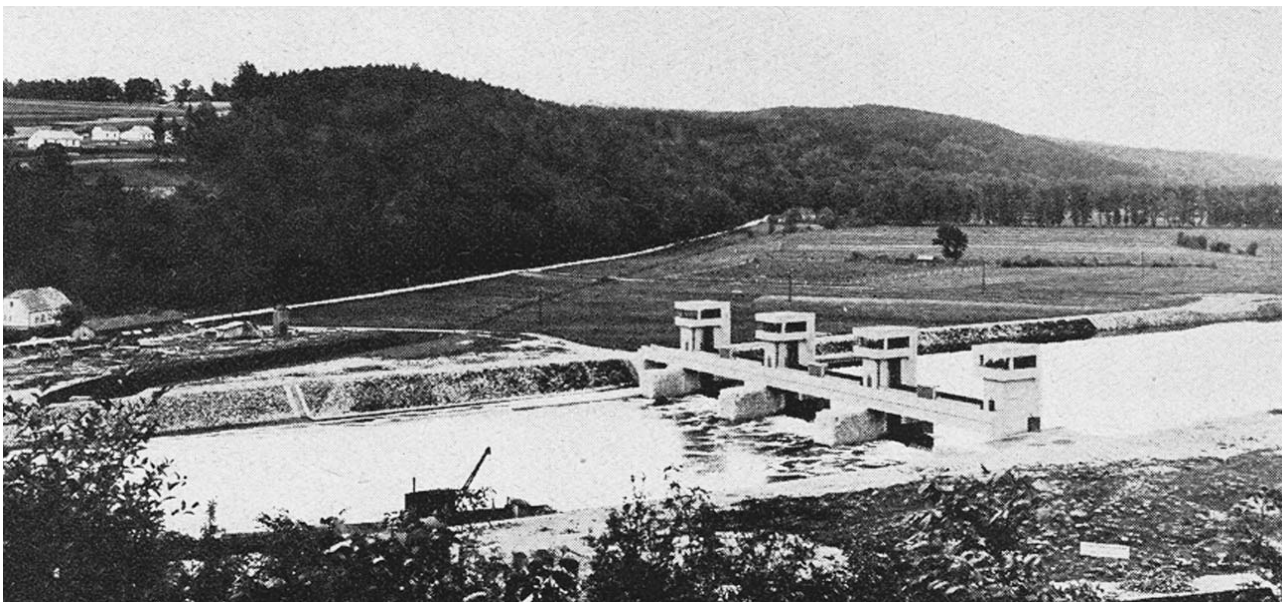
Střední Labe - zdymadlo Kostomlátky, v provozu od roku 1936



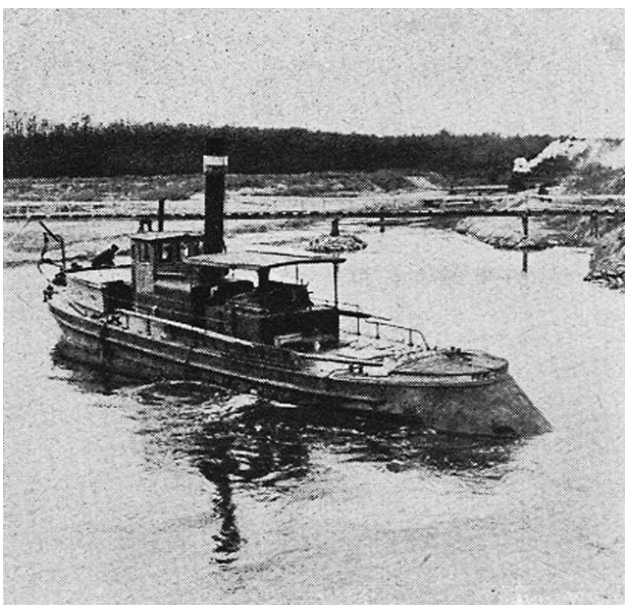
*Dolní Labe - Masarykovo zdymadlo u Střekova, v provozu od roku 1936*



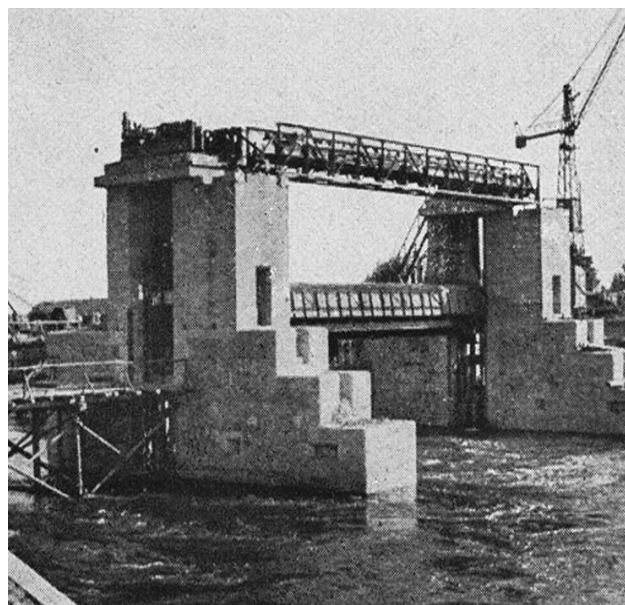
*Dolní Vltava - zdymadlo ve Vraném, v provozu od roku 1936*



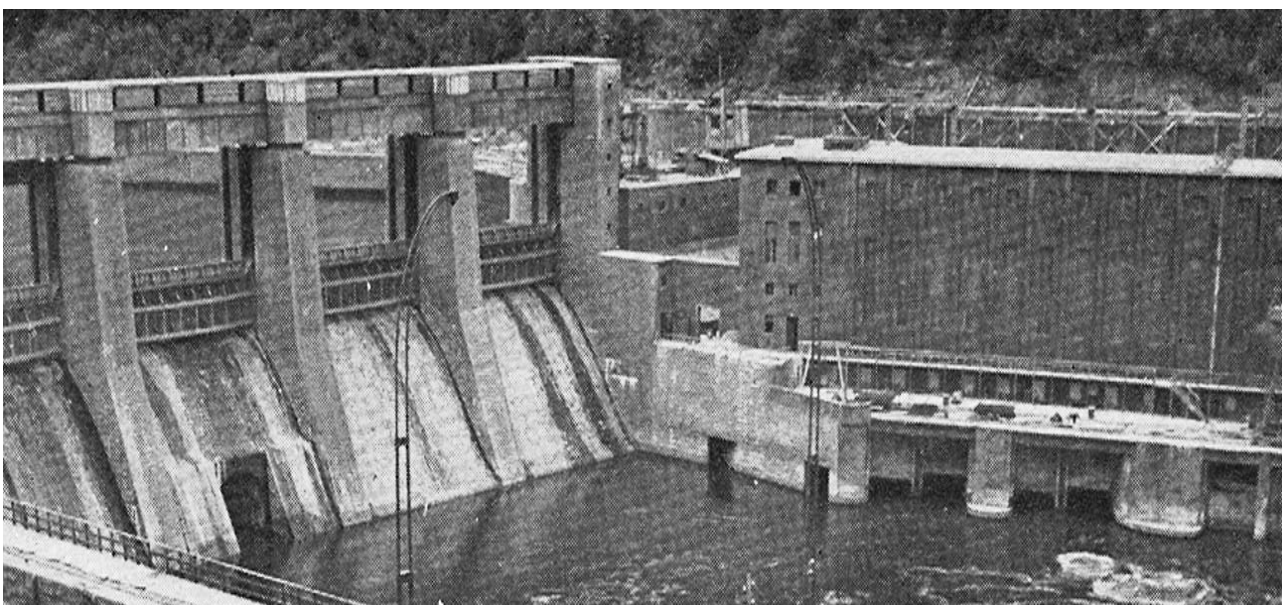
*Horní Vltava - zdymadlo Hluboká nad Vltavou, v provozu od roku 1937*



*Střední Labe - úprava řečiště pod Kolínem v roce 1943*



*Střední Labe - zdymadlo Hradištko, v provozu od roku 1944*



*Dolní Vltava - zdymadlo Štěchovice, v provozu od roku 1944*



### Čtvrtá generace vodohospodářů

Po roce 1950 nastala doba stagnace výstavby vodního koridoru D-O-L ve prospěch budování ocelového srdce republiky na Ostravsku a energetické soustavy, kterou na vodní cestě reprezentovala vltavská a vážská kaskáda energetických vodních děl. **Plavba byla zcela potlačena nebo omezena na minimum.** Na horní Vltavě byly budovány zárodky plavebních zařízení na 300 t lodě, plavební komory bez osazení horních a dolních vrat či plavební zařízení zcela chybělo.



Návrh slapské přehrady od Ředitelství pro stavbu vodních cest z roku 1940 obsahoval i velkou plavební komoru



V pozdějším finálním návrhu nebylo dokončeno ani plavební zařízení pro malou plavbu. Na obr. nedostavěná vyrovnávací plavební komora na VD Slapy



Šikmý lodní výtah pro sportovní lodě (vlevo) a nedokončený lodní výtah pro 300 tunové lodě na VD Orlik Foto: Emil Trokšiar

Bylo vydáno **TAJNÉ** usnesení vlády ze dne 26. srpna 1952, ve kterém mimo jiné stojí:

cc) až na další zastavit veškeré přípravné a studijní práce pro Dunajsko-oderský průplav, zajistit dokumentační materiál a použít uvolněných sil pro urychlené vypracování projektové a rozpočtové dokumentace přehrad a rybníků, případně pro jiné neodkladné práce.

Následovalo usnesení vlády č. 215 z 28. října 1952, které kromě jiného uložilo vládě:

4-bb) bylo zajištěno plnění nutných úkolů, které vyplývají z územního plánování, geologického průzkumu, projektování a provádění investic v zájmovém pruhu trasy Dunajsko-oderského průplavu tak, aby budoucí výstavba tohoto průplavu nebyla ztížena, případně znemožněna.

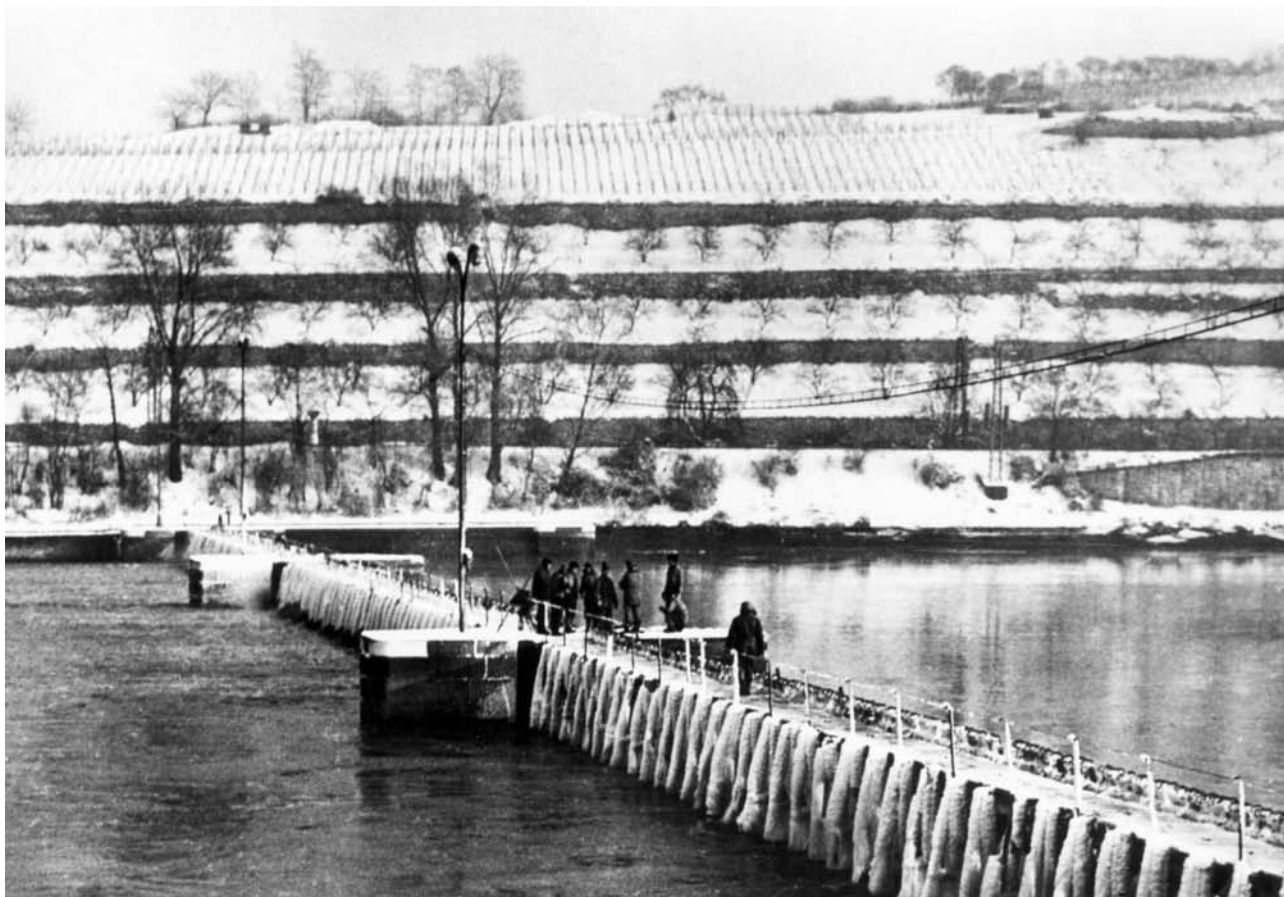
**TEDY ROZHODNUTÍ CELKEM OSVÍCENÉ OPROTI SOUČASNÝM TENDENCÍM ÚZEMNÍ OCHRANU ZRUŠIT „NA VĚČNÉ ČASY“. NEBO FORMULACE, ABYCHOM SE ZEPTALI OKOLNÍCH ZEMÍ, JESTLI MY ČEŠI TEN PRŮPLAV VŮBEC POTŘEBUJEME.**

Čtvrtá generace vodohospodářů usiluje o dokončení a modernizaci labsko-vltavské vodní cesty a obnovu prací na projektu Dunaj-Odra-Labe. K této generaci se hrdě hlásím, neboť jsem v roce 1962 nastoupil do organizace Labe-Vltava (organizační předchůdce podniků Povodí). V té době tuto čistě plavebně-energetickou firmu, která spravovala a udržovala čistou plavební cestu bez přítoků, vedl skvělý technik i člověk Ing. Josef Kurc. O něm se po jeho odchodu do důchodu v roce 1965 vůbec nemluvalo ani nepsalo. Byl jsem proto rád, když jsem v publikaci Praha na evropských vodních cestách z roku 1947 našel od něho článek "Stav a potřeby vltavsko-labské plavební cesty".



Z článku mladého 42letého inženýra Josefa Kurce se pokusím citovat některé pasáže, které by nám trochu přiblížily tuto pro nás mladší málo čitelnou dobu. Když jsem pročítal tento článek, popisující labsko-vltavskou vodní cestu, uvědomil jsem si, že kde on končil (1961), my jsme začínali. Byl jako soupeřník třetí generace vodořů odchován hradlovými jezy, a já, který se řadím do čtvrté generace vodořů, jsem měl to ohromné odborné štěstí, že jsem stál u zrodu komplexní modernizace labsko-vltavské vodní cesty. Uvědomuji si, že se to podaří jednou za téměř 100 let. Jako vzpomínku na hradlové a stoneyové jezy uvádím tabulku z pera Ing. J. Kurce a příkládám pro mladší generaci pár fotografií, aby si udělali představu o manipulaci na hradlových jezích a aby při měření na moderních pohyblivých jezových konstrukcích neomdľovali, že někde prosakuje pár deci vody na m<sup>2</sup>. Měli by si na tuto zkušenost svých otců vzpomenout i současní ředitelé závodů na vodních cestách. Vždyť i oni na těch jezích vyrůstali.

Vodní cesta vltavsko-labská							
Reka	Zlymadlo		Jez	Zdrž	Kanály	Komory	Spád
	Číslo	u obce					
Vltava	I	Troja	Hradlový	2,90	6,0	3,5	5,40
	II	Klečany	"	2,70	9,0	1,2	3,10
	III	Libčice	Stavidlový a hradlový	3,30	9,5	0,8	3,90
	IV	Miřetice	Stoneyový a válcorý	3,90	9,5	0,5	3,90
	V	Vraňany	Hradlový	2,40	11,5	10,0	8,90
Labe	VI	Dolní Bečkovice	"	2,00	6,7	0,4	2,70
	VII	Račice	"	2,20	11,3	0,5	2,80
	VIII	Roudnice	"	1,90	9,2	1,5	2,90
Labe	IX	Kopistky	Hradlový a stavidlový	2,60	14,2	0,7	3,20
	X	Lovosice	"	2,40	8,1	1,2	2,60
	XI	Sítkov	Stoneyový	2,80	19,6	5,0	8,00



I. **technický rozvoj**  
**ministerstva lesního a vodního hospodářství ČSR**  
 -----  
 na labsko-vltavské vodní cestě

Práce na původních jezích na Labi a Vltavě, postavených na zlomu 19. a 20. století, byla velmi namáhavá a nebezpečná.

1. Pohled na starý, dnes již neexistující hradlový jez v Dolních Beřkovicích na Labi v zimě.
2. Tyto jezy se musely vyhražovat i před každou velkou vodou. Jedinou mechanizací po třicetileté století byl malý ruční jeřábek.
3. Po vyhražení bylo nutno ještě sklopit ocelové konstrukce slupice do dna řeky.
4. Ruční vyhražování jezu — odstraňování hradel. Na každém jezu bylo třeba vytáhnout z vody asi 1 500 dřevěných hradel, každé o hmotnosti až 80 kg. Zejména v zimě byla tato práce velmi nebezpečná.



1



2



3



4

Tuto dobu připomíná citace z článku Ing. Josefa Kurce z roku 1947.

*Jak již vpředu uvedeno, byly první splavnovací stavby na vltavsko-labské vodní cestě provedeny v údobí 1897-1910. Jsou tedy již 30–45 roků staré. Svou konstrukcí i funkcí byly to svého času nejmodernější známo vodní a splavnovací objekty ve střední Evropě. Pro tehdejší požadavky, tj. zajištění plavební hloubky a plavby v obou směrech řeky i při nejnižších stavech vodních, úplně vyhovovaly. V nynější době se hledí dosáhnouti nejen splavnění pro dopravu lodní, a to pokud možno nejdéle v roce, nýbrž i využití vodní síly pro výrobu elektrické energie. Jezy hradlové pro tyto podmínky nevyhovují. Manipulace při stavění jezů vyžadují na Vltavě 2 dny, na Labi 3 dny, tj. průměrně 5 dnů pro celou vltavsko-labskou vodní cestu. O tuto dobu jest plavba zkrácena a často vícekrát v jednom plavebním období, a v této době by byl provoz elektráren zastaven. S ohledem na své stáří nevyhovují hradlové jezy také po stránce technické. Hradlové a staré stavidlové jezy nevyhovují tedy dnešní potřebě ani po stránce plavební. Uvažuje se proto nahraditi jezy hradlové a staré jezy tabulové v trati Praha-Litoměřice moderními jezy tabulovými (systém Stoney) nebo jezy válcovými.*

**Závěr z článku pozdějšího ředitele společnosti Labe-Vltava z roku 1947 jasně ukazuje, kam by směřoval vývoj modernizace jezových objektů na Vltavě. Je zásluhou čtvrté generace vodořadů, že jsme prosadili ještě modernější konstrukce – na Vltavě typizované jezové klapky podpírané dvojicí hydraulických válců a na dolním Labi pak hydrostatické sektorové jezové konstrukce.**

Ještě jedna citace Ing. Josefa Kurce:

*Tato okolnost vyžaduje, aby rekonstrukce jezů vltavsko-labské vodní cesty byly provedeny pokud možno co nejdříve.*

To bylo přání a odborná znalost mého prvního ředitele Ing. J. Kurce z roku 1947. **Posuďte sami, jaká byla skutečnost při modernizaci jezů na labsko-vltavské vodní cestě: Troja (1980), Klecany (1981), Libčice (1988), Měříčovice (původní jez), Vraňany (1984), Dolní Beřkovic (1974), Štětí-Račice (1971), Roudnice (1972), České Kopisty (1971), Lovosice (1971), Střekov (původní jez).** Všimněte si, co v Čechách znamená termín „pokud možno co nejdříve“. Na Labi to bylo čtvrt století, ale k tomu kvapíku musela dopomoci stavba tepelné elektrárny Chvaletice a zkolabovaná železniční síť. Na Vltavě to bylo téměř půl století, a to nám k tomu dopomohly postupné havárie zastaralých hradlových jezů.

To píše našim mladým následovníkům, aby nebyli tak nervózní z „rychlé“ výstavby zbývajících dvou plavebních stupňů na Labi (Přelouč II a Děčín). **Pravda, naše generace zažila ještě pojem „dočasný pobyt sovětských vojsk na našem území“.** Ty zde byly také 20 let, takže dvacetiletka je to správné měřítko pro Čechy, aby se rozhýbali. **A ta pro nové vedení ŘVC (tedy páté generace vodořadů) začala.** Na podporu tohoto úsilí ještě závěr článku z pera ředitele J. Kurce, u kterého jsem, jak jsem již napsal, nastupoval do svého prvního zaměstnání v roce 1962, tedy právě před půl stoletím:

**Řádné udržování a stálé zdokonalování vltavsko-labské vodní cesty stalo se technickou a hospodářskou samozřejmostí, jelikož tato vodní cesta je a bude hlavní dopravní tepnou Prahy, severních, středních i jižních Čech, je komunikací, která naše hlavní město připojuje na evropské vodní cesty pozemní i mořské.**

Při psaní těchto řádek jsem si uvědomil, jak neumím nebo to nejde, zařadit své celoživotní spolupracovníky nebo učitele do příslušné generace. V rodině a u jedné firmy to jde přesně. Přesto je vyjmenuji, ale už velmi

stručně. Nesmím zapomenout na svůj osobní a odborný vzor – Ing. Libora Zárubu, který až do svých 90ti let nás všechny, co jsme u toho byli, podporoval a aktivně nám pomáhal. Dva dny před svým „odchodem“ mi řekl, že by se rád dočkal dokončeného splavnění horní Vltavy, na kterém se aktivně podílel jak on, tak jeho otec Josef Záruba-Pfefferman. Pak jsme spolu probrali situaci kolem průplavu Dunaj-Odra-Labe (vodní koridor ještě neznal), štouchl do mne a řekl: „*Egile, ty to nevzdáš, vid’.*“ Slíbil jsem, že ne, a svůj slib plním. Libor to vidí. Také na jeho počest uděluje naše společnost Plavba a vodní cesty každý druhý rok Cenu Libora Záruby za největší přínos pro rozvoj vodních cest České republiky. Jako první byl nominován a cena byla udělena dalšímu vodohospodáři, mému řediteli, tentokrát již Povodí Vltavy, Ing. Janu Chytráčkovi. U toho přesně nevím, do které generace ho zařadit, ale rozhodl jsem se, že patří do generace přede mnou. Všichni se divili, že jsem navrhl právě Hansiho, jak jsme mu říkali, který mne v roce 1965 jmenoval ředitelem závodu Dolní Vltava a v roce 1969 mne opět této funkce zbavil. Chápal jsem to tehdy i dnes a nevyčítám mu to. Zato si u něj budu do smrti vážit jeho moudrosti, uváženosti, odborné zdatnosti a odvahy. To se projevilo v plné míře při konečném rozhodnutí modernizovat dolnovltavskou vodní cestu dle návrhu, který vypracoval technický rozvoj, který pro mne zřídil v roce 1970. Proběhlo to takto: Když mne Chytráček odvolal z funkce ředitele DV, tak jeho žena Lída zorganizovala naše setkání v Klášterní vinárně u Národního divadla. Hansi byl nervóznější než já. Polil si kalhoty černou kávou a zeptal se mne: „*Co teď budeš dělat?*“ Odpověděl jsem: „*No to, co jsi mi slíbil.*“ „*Co jsem Ti slíbil?*“ „*Technický rozvoj.*“ „*Vždyt žádný nemáme.*“ „*No vidíš, tak ho zřídíš.*“ Vyděšen se na mne podíval a zřídil ho. Tak vznikl Technický rozvoj Povodí Vltavy, který měl rozhodující vliv na rozvoj vodních cest v ČSSR v dalších 20 letech. Do našeho týmu pak nastoupil vynikající novinář Jindřich Suk, kterého vyhodili po dubnovém plénu ÚV KSČ v r. 1969 současně s Alexandrem Dubčekem. Suka z funkce ústředního ředitele ČTK, Dubčeka z funkce generálního tajemníka ÚV KSČ. Skvělý Jindřich Suk u nás pracoval od roku 1970 až do roku 1990. Ten mne naučil psát a vydávat časopis. Jmenoval jsem ho tajemníkem komise VZN (vynálezy a zlepšovací návrhy) a sám jsem po 20 let byl předsedou této komise. Byla to úžasná doba plná dobrých technických řešení i humoru až do absolutních absurdit až blbostí. Přesto na tu dobu rád vzpomínám. Ale to je na samostatný článek.



Ředitel Povodí Vltavy Ing. Jan Chytráček a bývalý ústřední ředitel ČTK i referent VZN Povodí Vltavy Jindřich Suk, který žil u Povodí Vltavy velmi skromě

Velmi jsem se také naučil od mého staršího kolegy, krátkou dobu i mého vedoucího, později přítele Ing. Jiřího Knoulička. Nikdy nezapomenu na naše odborné diskuze, při kterých Jirka vzal tužku a maloval. Velmi rychle se pak ukáže, které je správné řešení. Stačí pak přiznat druhému pravdu a jde se dál.

Nesmím zapomenout na Ing. Karla Růžičku, který u mne pracoval ještě na závodě Dolní Vltava, když ho postupně vyhodili ze všech funkcí od generálního ředitele Ředitelství vodních děl až po referenta národního výboru Praha-západ. Karel Růžička mne naučil psát a vydávat knihy. Před svou penzí v období Pražského jara (1968) odešel na ministerstvo lesního a vodního hospodářství, v jehož čele stál ministr Josef Smrkovský. S ním se znal z revoluční rady Pražského povstání v roce 1945. Smrkovský tam byl za komunisty a Růžička za národní socialisty. Od té doby byli dobří přátelé. Vše skončilo po vstupu sovětských vojsk na naše území v roce 1968.

Ing. Jan Chytráček mi dovolil přijmout nebo spolupracovat s celou řadou vynikajících odborníků ze všech možných odvětví. Také spolupráce s vysokými školami a výrobními firmami byla na vysoké úrovni. Sem jistě patří dipl. tech. Miroslav Raudenský – šéfkonstruktor ČKD Blansko. Vynikající konstruktor a parťák. Co jsme vymysleli, to on rozkreslil do dílenské dokumentace a prosadil v ČKD.

Rozhodující podpora naší činnosti a vzájemné spolupráce byla s katedrou hydrotechniky Stavební fakulty ČVUT, kterou reprezentoval prof. Jaroslav Čábelka a později jeho asistent a ještě později prof. František Čihák. Oběma vděčím za špičkové odborné zázemí při řešení našich nových technických návrhů. Pamatuji si na jednu příhodu, když jsme za přítomnosti prof. Čábelky provozně zkoušeli funkci přímého plnění horními vraty plavební komory v Roudnici n/L. V komoře byla nákladní loď a mně se zdálo, že vše jde velmi pomalu. Dal jsem příkaz, aby zrychlili sklápění vrat. Najednou dorazila vlna na spodní vrata, od nich se odrazila, vzala s sebou plně naloženou nákladní loď, která přetrhla kotevní ocelová lana a řítila se proti horním vratům, nad kterými prolula s mezerou ne větší než 5 cm. Šlo o vteřiny a o havárii horních klapkových vrat. Oddechl jsem si a plně si uvědomil svoji chybu, a co se všechno mohlo stát. Pan profesor Čábelka se na mne podíval a pouze lakonicky utrousil: „Pane inženýre, jste zručný provozní technik, kterému chybí základní hydrotechnický modelový výcvik“.

Stejně tak byla dobrá spolupráce s prvním generálním ředitelem Metrostavu Ing. Jaroslavem Trpišovským, u kterého jsem pracoval na brigádách (VD Kamýk) ještě za vysokoškolského studia. Nikdy mne nezavrhl, a to ani po mém vyhazování z funkce ředitele závodu, když on naopak stoupal k výšinám.

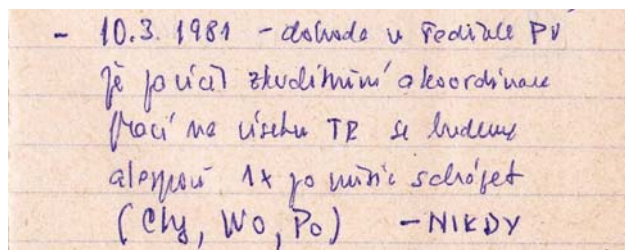
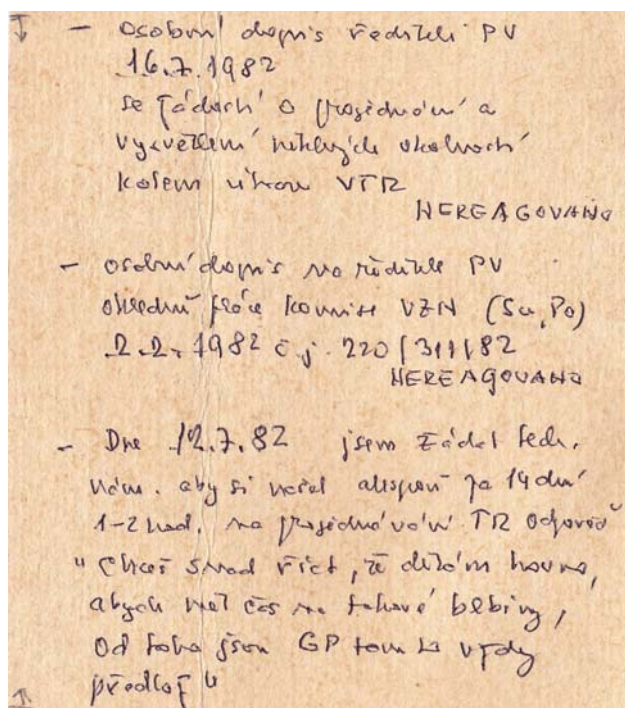
Velice si vážím přátelství s doc. Ing. Júliusem Bindeřem, který v té době byl náměstkem ředitele Hydroconsultu Bratislava. Technický rozvoj Povodí Vltavy dokonce spolupracoval na variantě C vodního díla Gabčíkovo. Velmi uznával odbornou úroveň našeho útvaru, a když nám bylo kolem roku 1986 úzko v Povodí Vltavy, bez řečí mi nabídl, aby celý technický rozvoj přešel do Hydroconsultu Bratislava. Podal mi papírek, kde bylo napsáno – vedoucí platové zařazení T12, ostatní T10, + služební auto. Tuto nabídku jsem nikdy nevyužil, ale nikdy si jí nepřestanu vážit. Věřil nám tak, že později (1992), již jako generální ředitel Vodohospodářské výstavby Bratislava, objednal u Strojíren Podzimek největší podpíraná klapková vrata plavebních komor pro VD Gabčíkovo, které vyprojektovaly Vodní cesty a.s. za technické pomoci Ing. Libora Záruby, Ing. Františka Čiháka a dipl. tech. Josefa Raudenského.

Hvězda technického rozvoje Povodí Vltavy stoupala úměrně se spoluprací s ostatními podniky Povodí (Povodí Labe, Povodí Odry a Povodí Moravy). Do toho přibyla spolupráce s VÚD (Výzkumný ústav dopravní) pod vedením Ing. Jaroslava Kubece CSc., která postupně směřovala k průplavu Dunaj-Odra-Labe. Začali jsme vadit.

Nejdříve nám zakázali vydávat časopis Povodí Vltavy (1980), pak i tématické sborníky a po čtvrtém ročníku Dnů nové techniky Povodí Vltavy i tyto konference, které propagovaly nové technické směry v oblasti vodních cest a malých vodních elektráren. Vše vyvrcholilo v roce 1982. Téměř jsem na toto období zapomněl, až se mi dostal do ruky malý deníček nadepsaný:



Číslo 220 nesl útvar vodohospodářského a technického rozvoje Povodí Vltavy. Nikdy jsem si předtím ani potom nepsal deníček, ale asi to byla doba tak deprimující, že jsem to udělal. Snad tuto dobu našim čtenářům přiblíží několik originálních stránek.



Výrok mého nadřízeného technicko-provozního náměstka (TPN) Ing. Josefa Wolfa, kterého jsem žádal o pracovní schůzku alespoň jednou za 14 dní: „Chceš snad říct, že dělám hovno, abych měl čas na takové blbinky ...“ mne fascinuje dodnes.

Ale toto bylo jenom vyvrcholení. Tlak na likvidaci útvaru technického rozvoje PV nastal již krátce po jeho založení. Když to ředitel Jan Chytráček nedovolil, tak nastalo stálé odkládání řešení, realizace technických novinek, zlepšovacích návrhů a patentů:

Pro dokreslení několik autentických výroků TPN:

„Všechny vás do dvou měsíců rozpustím.“

„Kdo se dá podplatit.“

„Nechci být samospasitelem vodního hospodářství.“

„Nestřkat prst čertovi do prdele.“

„Na všechno se vyser.“

Pak v rámci komplexního rozboru 11. 1. 1982 byl nařízen program útlumu technického rozvoje. Od té doby nebyla žádná porada, žádné projednání technického problému atd. atd. Tato praxe byla uplatňována i vůči komisi VZN, a to ještě před mým odchodem z čela závodu Dolní Vltava. Legendární je zamítnutí zlepšovacího návrhu č. 2 s názvem: Postupná rekonstrukce hradlových jezů na Vltavě pod Prahou, který jsem podal 18. 3. 1969 a který po schválení byl dodatečně zamítnut. Důležité pro mne však je, že podle tohoto ZN se celá modernizace dolní Vltavy provedla.

REDITELSTVÍ VODNÍCH TOKŮ, SPRÁVA POVODÍ VLTAVY,  
odštěpný závod,  
PRAHA 5 - SMÍCHOV, V. BOTANICE 4

Skup./Odd. VZN Vyřizuje: Vystrčil

Zn.: 21 / 276 -1969

Vyřizena zároveň:

Věc: Zápis z komise VZN ze dne 18. března 69

Lhůta:

Upomenuto:

Pokyny kanceláři:

Předpis pro oběh spisů:  
pro domo

Ke schválení:  
s. ředitel

Vypravitel:

1. Poštou — poštovné paušalováno  
2. Dálnopisem, telegraficky  
3. Poslem na datov. potvrzení

Vypraveno:

*Resonanciam!*  
*guy MUF*  
*Resonanciam!*  
*a ředitel*

*ředitel*  
*TN*  
*Ke schválení*  
*s. ředitel*

*24.3.69*  
*24.3.69*  
*24.3.69*

Tak to postupovalo stále dál a dál. Nebudu tím unavovat čtenáře. Uvádím to jen proto, abychom v současné době neklesali na myslí a abychom si opět všichni, co jsme to prožívali, uvědomili, v jakých podmínkách vznikaly všechny ty neuvěřitelné technické novinky, které nakonec byly všechny uplatněny při modernizaci labsko-vltavské vodní cesty a které zde slouží dodnes jako ukázka technické úrovně vodařů čtvrté generace.

Výsledků bylo dosaženo díky dokonalé spolupráci všech, kteří na modernizaci, kterou nazýval prof. Čábelka Renesancí vodních cest v ČSR, pracovali. Šlo o vlastní technický rozvoj, který byl mimořádně dobře personálně vybaven s vysokou technickou odborností, s neopakovatelnou přátelskou atmosférou. Nemohu nejmenovat Ing. Petra Formana, Ing. Miroslava Němce, Ing. Jana Návorce a další výborné techniky. Z lůna technického rozvoje vzešli pozdější náměstci ministrů, generální ředitelé, ředitelé i soukromí podnikatelé.

Spolupráce technického rozvoje na rozvoji vodních cest v Československé republice byla opravdu široká. Šlo o dílny a údržbu na vodních cestách, stavební podniky,

— jaká by nastaly jakmile by  
přidaly ZN a pokusy na  
nové typy konstrukce nebo  
černí a TV.  
paušalováni, zpacifikováni  
na místo objektivního

2.2.1982 - osobní dopis  
řediteli PV (Do + Suk)  
bez odpovědi přeměny i ústní  
přístup, hodnocení a podpora  
— Ujvřehatelní při předložení  
ZN na výstavbu MVE  
rozpracování GP 9.3. 1982  
o vyjmutí ZN o emulgáčích  
využití s paramocí koncept ZN  
a předložení k přeměně vyřizování  
(formátorem) TPN

strojírenské podniky, Vodohospodářský rozvoj (VRV) v čele s ředitelem Ing. Janem Schwartzem, vysoké školy, SPS Praha, ministerstvo dopravy, zde nejvíce s Ing. Pavlem Juráškem, CSc. Zvláště pak s ministerstvem lesního a vodního hospodářství (MLVH), jmenovitě s náměstkem ministra Ing. Josefem Vančurou byla spolupráce dobrá, a to zvláště od roku 1977, kdy jsem požádal náměstka ministra, zda by mne ministerstvo lesů, vod a strání, jak jsme mu říkali, neposlalo na světový plavební kongres do Leningradu. Pan náměstek odpověděl, že by rád, ale že ministerstvo nemá peníze. Na to jsem řekl: „Pane náměstku, jestli jde opravdu jenom o peníze, tak vy dobře víte, že mám dvě sestry v USA a tak jim napíšu, aby nešly dvakrát k holiči a peníze vám na ministerstvo poslaly“. Všichni ztvrdli, ale Vančura to vybral a sdělil mi, abych k němu druhý den přišel, že to vyřídíme. Tak jsem se dostal nejenom na konferenci do Leningradu, ale i na plavbu po Volze. Měl jsem již zkušenosti z roku 1974, kdy jsme měli možnost absolvovat plavbu po řece Moskvě i Moskevském průplavu, ale třídní plavba po Volze vše zastínila. Byl to velký zážitek odborný, ale i společenský. Cestu jsme zahájili v Uljanovsku, rodišti V. I. Lenina. Pak následovaly zastávky v Togliatti na vodním díle Kujbyšev, následovalo Saratovské vodní dílo a Volgogradské vodní dílo. Vyvrcholením pak byla návštěva průplavu Volha-Don. I po letech, kdy jsem měl možnost navštívit vodní cesty USA, Evropy i Číny, zůstanou vodní cesty Ruska v mých očích jako velký zážitek a technické poučení. Nikdy nezapomenu, jak nám, účastníkům světového plavebního kongresu, zakázali fotografovat plavební komory, ale mohli jsme fotografovat v hydroelektrárnách. Strašně mě to štvalo, a tak jsem se nikoho neptal a začal jsem fo-

tografovat. Tajní se na mne vrhli a chtěli mi v této nelegální činnosti zabránit. Ale vedoucí sovětské delegace prof. Balanin z Leningradu věděl, že má na palubě nejméně 30 zahraničních delegací, a komando uklidnil. Pak ke mně chodili Američani, Angličani, Němci atd. a ptali se, zda je dovoleno fotografovat. Tak jsem to dovolil a měli byste vidět tu melu.

Tak plynuly roky, až těsně před sametovou revolucí jsme začali intenzivně pracovat na přípravě výstavby průplavu Dunaj-Odra-Labe. Nejdříve se nám podařilo o významu tohoto projektu pro naši republiku přesvědčit generálního ředitele Vítkovických železáren Ing. Rudolfa Pešku a následně předsedu JZD Slušovice Doc. Ing. Františka Čubu, CSc. V červnu 1989 jsme založili akciovou společnost Ekotrans Moravia a začali snít o tom, jak proplují lodě přes Moravskou bránu a staneme

se opravdovým srdcem Evropy. Pak se na nás opět všichni vrhli a nastalo další dvacetiletí, které patří už spíše do páté generace vodařů, i když čtvrtá generace ještě žije.

Mezi významná jména ze čtvrté generace, která pochopila projekt vodního koridoru Dunaj-Odra-Labe, i když až v poslední době, patří jistě i prognostik a emeritní předseda vlády Ing. Miloš Zeman, CSc.

*My pamětníci držíme palce páté generaci vodařů a věříme, že jsme na začátku dalšího, tentokrát plodnějšího období pro rozvoj vodní dopravy v České republice.*

*Naděje umírá naposledy.*

*Karel Čapek*

### KOLEKTIVNÍ ZÁVAZEK

pracovníků útvaru VTR Povodí Vltavy kromě pana Suka a

### INDIVIDUÁLNÍ ZÁVAZEK

pana Suka

Na schůzi úseku ROH našeho pracoviště jsme prodiskutovali energetickou situaci v našem národním hospodářství. Vedení snahou po maximální úspoře elektrického proudu a paliv, rozhodli jsme se po zvážení možnosti úspor v našich podmínkách k těmto opatřením:

1. Začátek pracovní doby posuneme až do okamžiku převládnutí denního světla, kdy již není třeba umělého osvětlení, tj. na 8,00 - 9,00 hodin.
2. Abychom zabránili eventuálnímu zbytečnému svícení, iniciativně odneseme z pracoviště žárovky, osvětlovací tělesa, vypínače a kabely.
3. Konec pracovní doby posuneme na 13,00 hodin, neboť vrátný s. Petržílka trvá na tom, že se už odpoledne nebude topit (viz proslulé seřvání Marie Pipi Zítkové s. Petržílkou dne 4.1.1979).
4. Všechny tyto úpravy provedeme ve svém volném čase bez nároku na náhradu časovou či finanční.

Pan Suk:

Kolektiv útvaru VTR PV kromě p.Suka:

*Přes všechno napětí v Povodí Vltavy i velké pracovní vyčerpání se našel vždy čas na pitominy. Závazek je z pera referenta VZN Jindřicha Suka - bývalého ústředního ředitele ČTK. Může být i inspirací pro úsporná opatření v současné době.*



Strojírny Podzimek, s. r. o.

- Dodavatel technologických konstrukcí plavebních komor a jezů
- [www.podzimek.cz/machinery](http://www.podzimek.cz/machinery)

Zal. 1896

**PODZIMEK**

**116**



P&S a.s.

- Největší dodavatel čistících strojů česlí MVE v ČR
- [www.p-s.cz](http://www.p-s.cz)



# PLAVEBNÍ KOMORA **ČESKÉ VRBNÉ**

- Vodohospodářská stavba roku 2011 v kategorii staveb sloužících k umělému vzdouvání, zadržování a usměrňování povrchových vod, ochraně před škodlivými účinky vod a úpravě vodních poměrů
- Titul Česká dopravní stavba, dopravní technologie a výrazná inovace v dopravě 2011; kategorie A – Dopravní stavby
- Cena České komory autorizovaných inženýrů a techniků 2011



Tento projekt byl spolufinancován z prostředků Evropského fondu pro regionální rozvoj prostřednictvím Operačního programu Doprava“.



**Operační program  
Doprava**

Investorem projektu je Ředitelství vodních cest ČR.



Evropská unie

Investice do vaší budoucnosti

Evropský fond pro regionální rozvoj



**ŘEDITELSTVÍ  
VODNÍCH  
CEST  
ČR**