

WASSERSTRASSEN
UND
BINNENSCHIFFFAHRT

WATERWAYS
AND
INLAND NAVIGATION

VODNÉ CESTY VODNÍ CESTY A PLAVBA

I
2025

160 LET Pražské paroplavební společnosti



PRAGUE BOATS – od tradice k inovacím

Vydává

 **PLAVBA** o.p.s.
A VODNÍ CESTY



Ministerstvo dopravy

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



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



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



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



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



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



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



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



AGRÁRNÍ KOMORA
České republiky

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



ČESKÉ PLAVEBNÍ A VODOCESTNÉ SDRUŽENÍ



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



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



www.metrostav.cz



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



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



Váňovská 528, 589 16 Třešť
www.podzimek.cz



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



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



www.strabagrail.cz



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



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



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



PRAGUE BOATS
SINCE 1990

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

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

REDAKČNÍ RADA

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

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

PLAVBA A VODNÍ CESTY o.p.s.

Na Pankráci 53
140 00 Praha 4
ceskaplavba.cz

Objednávky a inzerce:

šéfredaktor – Bc. Tomáš Kolařík
tel.: 725 793 793
e-mail: vodnicesty@seznam.cz

Jazyková úprava: Ing. Petr Forman
DTP, tisk: Martin Čmejla, PRESTO s.r.o.

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

Evidováno Ministerstvem kultury
pod číslem MK ČR E 5178.



Ústecký kraj



Středočeský kraj



Pardubický kraj



Jihočeský kraj



Zlínský kraj



Jihomoravský kraj

Titulní strana: Parník Vltava (1940) a elektrická loď Marie d' Bohemia (2021) plují na Vltavě v centru Prahy
Autor: Pražská paroplavební společnost / Prague Boats

OBSAH

PRAGUE BOATS: Nová éra elektrických osobních lodí

navazuje na 160letou tradici pražské paroplavby

– rozhovor s Richardem Vojtou 2

CITY LOGISTIKA V PRAXI

Paříž: přeprava po řece Seině ušetří každý měsíc

desítky tisíc kamionů 6

Začaly práce na stavbě nového přístavu PSMO v oblasti Paříže 6

NĚJAK SE TO NEDAŘÍ...

Ing. Petr Forman 8

Tak už zase plujeme!

Lukáš Hradský 10

Právě vyšla nová kniha: Labe – příběh řeky 12

Svobodná, udržovaná řeka přitahuje chytré lidi,

kulturu a peníze – rozhovor s Janem Sechterem 13

Aktuality Ředitelství vodních cest ČR

Ing. Jan Bukovský, Ph.D. 16

Zájem o vodní turistiku ve středních Čechách roste.

Řeka Sázava loni zažila rekordní návštěvnost 18

Hausbóty Labe 20

Batův kanál se prodlužuje: lodě doplují až do Hodonína

Martina Netřebová 22

Manipulace s těžkými břemeny na vodě i po zemi 24

Definitivní uzávěr plavebního kanálu Troja

Ing. Pavel Nejd 26

Ing. Pavel Neset odešel 28

Vraťme se ve vodní dopravě k odkazu našich otců

zakladatelů ČSR (VCaP 3/2018)

Ing. Pavel Neset, CSc. 29

Život není takový – je úplně jiný (97)

Ing. Josef Podzimek 31

PRAGUE BOATS: Nová éra elektrických osobních lodí navazuje na 160letou tradici pražské paroplavby

Richard Vojta: Chceme, aby Praha měla nejmodernější a nejčistší flotilu v Evropě

Osobní lodní doprava má v Praze dlouhou a hrdou historii. Vltava byla po staletí dopravní tepnou, ať už pro obchodníky, řemeslníky nebo cestující. Skutečný rozmach osobní dopravy však nastal až v roce 1865, kdy byla založena Pražská paroplavební společnost (PPS). Tato ryze česká společnost, kterou spoluzaložili pražský primátor František Dittrich a podnikatel Vojtěch Lanna, zahájila pravidelnou osobní dopravu mezi Prahou a Štěchovicemi. Letos si připomínáme úctyhodných 160 let od jejího vzniku.

Parníky byly ztělesněním moderní doby a průmyslového pokroku. Rychlá a pohodlná doprava po řece se stala nejen oblíbenou, ale také prestižní záležitostí. Mnozí Pražané i návštěvníci města si výlet parníkem na Zbraslav či do Štěchovic spojovali s volným časem, elegancí i romantikou. Parníky byly místem setkávání, oslav, ale i společenských konvencí. O víkendech byly paluby plné výletníků s piknikovými koši, zatímco během pracovního týdne převládaly obchodníky a drobné zboží.

Rozmach paroplavby měl výrazný dopad i na urbanistický vývoj města. Vznikla nová přístaviště, skladiště, nábreží se proměnila v dopravní uzly a místa společenského života. V době první republiky dosahovala PPS vrcholu – v některých letech přepravily její lodě více než milion pasažérů ročně. PPS také ovlivnila rozvoj rekreačních oblastí v okolí řeky. Z lázeňských domů, restaurací a letních sídel se staly atraktivní cíle jednodenních i vícedenních výletů.

Klenoty této éry, parníky Vyšehrad (1938) a Vltava (1940), patří k posledním dochovaným kolesovým parníkům v České republice. Zatímco Vltava stále brázdí vody Vltavy jako funkční historická loď, Vyšehrad se po kompletní rekonstrukci letos slavnostně vrátí na Rašínovo nábreží jako kulturní památka a lodní muzeum. Nově otevřená expozice přiblíží nejen technický vývoj paroplavby, ale i každodenní život na palubách a propojení lodní dopravy s vývojem české společnosti. Součástí bude také interaktivní expozice s legendární stavebnicí Merkur.

Na významné výročí jsme se rozhodli podívat optikou současnosti i budoucnosti. O minulosti, současném směřování i vizi lodní dopravy v hlavním městě jsme si povídali s Richardem Vojtou, majitelem PPS a zakladatelem PRAGUE BOATS – člověkem, který tradiční paroplavbě doslova vdechl nový život.



Pražská paroplavební společnost má již od roku 1865 své tradiční přístaviště na dnešním Rašínově nábreží

ROZHOVOR:

Pamatujete si na svůj první kontakt s loděmi? Co vás na nich tak fascinovalo?

Voda mě fascinovala od dětství, to je pravda. Vltava pro mě nebyla jen řeka, ale živoucí organismus, neustále se měnící a přitom věčná. Pamatuji si, jak jsem jako kluk chodil na nábreží a s úžasem sledoval proplouvající lodě. Ten majestát parníků, zvuk parního stroje, vlny, které za sebou zanechávaly... to všechno na mě hluboce působilo. Voda pro mě vždycky znamenala svobodu a možnost objevování. Studoval jsem lodní školu, takže se z mé vášně stala i profese. Působil jsem v dopravě, získával zkušenosti a postupně ve mně zrálo přesvědčení, že bych chtěl jít vlastní cestou a něco velkého v lodní dopravě dokázat. V roce 1998 už PRAGUE BOATS jako společnost fungovala velmi dobře a tehdy jsme koupili Pražskou paroplavební společnost, abychom ji zachránili a zachovali její silný historický odkaz. Lodní doprava v Praze měla obrovský nevyužitý potenciál a my jsme chtěli ukázat, že může být nejen praktická, ale i zážitková, inovativní a udržitelná.



Richard Vojta

Jak konkrétně vznikla myšlenka založit PRAGUE BOATS a jaké byly vaše hlavní motivace?

Založení PRAGUE BOATS bylo přirozeným vyústěním mé touhy po změně a inovaci v pražské lodní dopravě. Viděl jsem obrovský potenciál v navázání na bohatou historii PPS, ale zároveň jsem věděl, že je potřeba přinést nový pohled a moderní přístup. Moje hlavní motivace byly víceméně tři. Zaprvé, cítil jsem, že je potřeba zkvalitnit a rozšířit nabídku plaveb, aby oslovila širší spektrum zákazníků – od turistů po místní obyvatele. Z druhé, a to bylo neméně důležité, chtěl jsem do lodní dopravy



Jedním ze dvou původních pražských parníků PPS je VLTAVA, která se v rámci pravidelných letních plaveb zatoulá pod Slapy i na Mělník

v Praze přinést moderní technologie a zaměřit se na udržitelnost. A zatřetí, chtěl jsem zachovat a oživit tradici paroplavby v Praze, která má skutečně hluboké kořeny. V roce 1990 jsem koupil první loď a začali jsme s postupnou přeměnou flotily. Od začátku jsem věděl, že nechci jen kopírovat minulost, ale vytvořit něco nového, co bude respektovat historii, ale zároveň bude odpovídat požadavkům 21. století. Proto název PRAGUE BOATS – chtěl jsem zdůraznit, že jsme pražská společnost, která se zabývá lodní dopravou v celé její šíři.

Jak probíhal vývoj vaší flotily a jak jste přistupovali k inovacím, zejména k elektrickému pohonu?

Vývoj naší flotily byl postupný a promyšlený proces. Začínali jsme s několika staršími loděmi, které jsme postupně modernizovali. Ale od samého začátku jsme měli vizi směřovat k udržitelnosti. Nešlo nám jen o kosmetické úpravy, ale o zásadní změnu pohonu. Investovali jsme nemalé prostředky do výzkumu a vývoje elektrických pohonů. Bylo to v době, kdy elektromobilita v lodní dopravě byla teprve v plenkách. Testovali jsme různé typy baterií, zkoumali jejich výdrž, rychlost nabíjení a hledali optimální kombinaci pro specifické podmínky plavby v centru Prahy. Zvláštní důraz jsme kladli na to, aby naše elektrické lodě byly nejen ekologické, ale také komfortní a bezpečné. Současně jsme nezapomínali na design. Věděli jsme, že lodě plující historickým centrem Prahy musí být vizuálně atraktivní a ladit s okolní architekturou. Proto jsme spolupracovali s předními designéry, abychom vytvořili lodě, které jsou moderní, elegantní a zároveň respektují tradiční prvky. Tento holistický přístup – kombinace ekologie, technologie a designu – se ukázal jako klíčový pro náš úspěch.



Vizualizace nového typu pražské osobní lodi: elektrického katamaránu

Která loď z vaší flotily je vaší srdcovou záležitostí a proč?

To je těžká otázka, protože ke každé naší lodi mám určitý vztah. Každá má svůj příběh a reprezentuje určitou etapu vývoje naší společnosti. Ale pokud bych měl vybrat jednu loď, pak by to byla jednoznačně Vltava. Tento parník pamatuje meziválečnou éru, zažil mnoho historických událostí a je pro mě symbolem kontinuity a odolnosti. Nyní se vrací na Vltavu v plné kráse i druhý parník, Vyšehrad, který bude sloužit jako lodní muzeum. Je pro mě zhmotněním naší filozofie – úcty k tradici, k řemeslné práci a zároveň vize budoucnosti. Věřím, že návštěvníci – děti, školy, rodiny i nadšenci do historie a techniky – ocení možnost stát přímo na palubě živé historie a dozvědět se více o bohaté historii pražské paroplavby. Parníky Vltava a Vyšehrad pro mě nejsou jen lodě, je to kus kulturního dědictví, které se nám podařilo zachránit a oživit.



Vyšehrad je nejstarší loď PPS (1938) a nyní se připravuje na muzejní činnost

Vaše lodě se staly symbolem ekologického přístupu v lodní dopravě. Co vás k tomuto zaměření vedlo a jaké byly první kroky?

Jak jsem již zmínil, přelomovým momentem pro mě byla plavba přes Atlantik na plachetnici. Tam jsem si naplno uvědomil sílu přírody a důležitost její ochrany. Zažil jsem ticho oceánu, čistý vzduch a uvědomil jsem si, že i ve velkém měřítku je možný tichý a čistý pohon. Po návratu jsem začal intenzivně přemýšlet, jak tento princip aplikovat i v naší lodní dopravě. První kroky nebyly jednoduché. V roce 2009 jsme uvedli na trh naši první elektrickou loď Elektronemo. Tehdy neexistovaly žádné standardy ani schválené postupy pro elektrické lodě na evropských řekách. Museli jsme si sami vyvíjet technologie, testovat různé komponenty a překonávat legislativní bariéry. Bylo to pionýrské období plné výzev, ale naše odhodlání bylo silné. Věřili jsme, že je to správná cesta, a chtěli jsme být průkopníky ekologické lodní dopravy v Praze.



Elektrický katamarán Anna Carolina při plavbě do Prahy na německém Labi u Míšně

S jakými konkrétními technologickými a legislativními výzvami jste se při přechodu na elektrický pohon setkali?

Výzev bylo skutečně mnoho. Z technologického hlediska to byla především omezená kapacita tehdejších baterií a relativně dlouhá doba nabíjení. Museli jsme hledat optimální řešení pro naše lodě, které by zvládly celodenní provoz a zároveň se daly efektivně dobíjet. Dalším problémem byla hmotnost baterií a jejich umístění na lodi tak, aby byla zachována stabilita a bezpečnost. Museli jsme spolupracovat s různými institucemi, vysvětlovat naše záměry a pomáhat vytvářet nové standardy. A v neposlední řadě to byla i ekonomická stránka věci. Vývoj a implementace nových technologií byly finančně náročné a v České republice jsme se bohužel nesetkali s žádnou dotační podporou pro tento typ ekologické dopravy. Přesto jsme do vývoje investovali vlastní prostředky a díky naší vytrvalosti a spolupráci s technickými školami a mezinárodními firmami se nám podařilo tyto překážky překonat.



Elektrický katamarán Anna Carolina pod oblouky Karlova mostu



Elektrický katamarán Marie d'Bohemia v centru Prahy

Můžete nám představit některé z vašich nejmodernějších lodí a jejich specifik?

S hrdostí mohu říci, že naše flotila elektrických lodí patří k nejmodernějším v Evropě. Jednou z vlajkových lodí je Anna Carolina, elegantní a prostorný katamarán, který nabízí komfortní plavby s nulovými emisemi. Je vybavena nejnovější generací baterií, které zajišťují dlouhou výdrž a tichý provoz. Kombinuje moderní technologie s nadčasovým designem. Je ideální pro různé typy akcí, od firemních večírků po rodinné oslavy. A nemohu ne-

zmínit naší největší loď Grand Bohemia. Tato moderní motorová loď s kapacitou až 550 osob je výjimečná svou prosklenou odsonovací střechou, nabízející úchvatné výhledy na pražské panorama. Všechny naše elektrické i motorové lodě jsou navrženy s ohledem na maximální komfort cestujících, mají moderní vybavení a samozřejmě splňují nej přísnější bezpečnostní standardy. Důležité je také zmínit, že energie pro nabíjení našich lodí pochází i z obnovitelných zdrojů, solárních květín a panelů na pontonech, čímž je náš ekologický dopad minimalizován.



Turisté si nové lodě Prague Boats velmi oblíbili

Kromě elektrického pohonu, jaké další kroky PRAGUE BOATS podnikají pro udržitelnost a ochranu životního prostředí?

Udržitelnost je pro nás komplexní téma, které zahrnuje mnohem více než jen elektrický pohon. Věnujeme se celé řadě aktivit zaměřených na minimalizaci našeho environmentálního dopadu. Například se staráme o zeleň v našich přístavištích, vysazujeme stromy a květiny na molech, čímž vytváříme příjemnější prostředí pro naše zákazníky i pro život v okolí řeky. Využíváme kompost pro naše zelené plochy a aktivně třídíme a recyklujeme odpad. Pravidelně organizujeme úklid břehů Vltavy a spolupracujeme s dobrovolníky na čištění řeky. Pořídili jsme si vlastní servisní loď, která slouží i k ekologické likvidaci odpadu z našich lodí. Úzce spolupracujeme s městem na pro-



Grand Bohemia je největší z flotily Prague Boats a pojme až 550 pasažérů

tipovodňových opatřeních a aktivně se podílíme na ochraně říčního ekosystému. Naše snaha o udržitelnost se promítá do každého detailu naší činnosti, od výběru ekologicky šetrných materiálů až po vzdělávání našich zaměstnanců v oblasti ochrany životního prostředí.



Během zimních měsíců se promění bývalý nákladní člun Petra na klužiště a obohatí tolik oblíbenou náplavku na Rašínově nábřeží

Jak se PRAGUE BOATS zapojily do projektu „Vltava slavná a splavná“ a co si od této iniciativy slibujete?

Projekt „Vltava slavná a splavná“ vnímáme jako velmi důležitou iniciativu, která má za cíl oživit a posílit vztah nejen Pražanů k Vltavě. Jsme hrdí, že můžeme být jeho součástí. Naše zapojení je mnohostranné. Spolu s Národním památkovým ústavem, městem a dalšími partnery připravujeme sérii kulturních a vzdělávacích akcí, výstav, komentovaných plaveb a diskusních panelů, které mají za úkol připomenout bohatou historii a současný význam řeky pro život ve městě. Chceme tak lidem nabídnout nevšední zážitek a prohloubit jejich povědomí o Vltavě jako o živém organismu, který si zaslouží naši úctu a péči. Jsme přesvědčeni, že tato iniciativa vrátí Vltavě její někdejší lesk a znovu ji objeví jako pulzující místo pro rekreaci, kulturu a přátelská setkání, čímž zároveň upevní náš vztah k řece, která je pro českou identitu tak zásadní.



Ve spolupráci s Institutem plánování a rozvoje pořádají Prague Boats plavby pro veřejnost během kterých mohou pasažéři s výkladem architektů shlédnout nejenom starou Prahu, ale také rozvojové projekty podél Vltavy

Jak vnímáte historický odkaz Pražské paroplavební společnosti pro dnešní Prahu a jak se ho snažíte ve své činnosti ctít a rozvíjet?

Odkaz Pražské paroplavební společnosti je pro nás nesmírně cenný a zavazující. PPS po celá desetiletí formovala dopravu, turismus i kulturu v Praze. Lodě nebyly jen prostředkem přepravy, ale staly se nedílnou součástí identity města. Parníky jako Primátor Dittrich, Vyšehrad či Vltava jsou legendami, které dodnes rezonují v paměti Pražanů. Nejsou to jen technické památky – jsou to symboly spojení vody, pohybu a české řemeslnosti. My se snažíme tento bohatý odkaz ctít a rozvíjet v naší každodenní činnosti. Zachraňujeme a obnovujeme historické lodě, jako je právě Vyšehrad, a vracíme je zpět na Vltavu, aby i nové generace mohly obdivovat jejich krásu a technickou dokonalost. Otevřením muzea na palubě Vyšehradu chceme tuto historii přiblížit široké veřejnosti, zejména mladým lidem. Zároveň se snažíme navazovat na průkopnického ducha zakladatelů PPS a přinášet do lodní dopravy moderní technologie a inovativní přístupy, s důrazem na udržitelnost.



Nejstarší parník PPS Vyšehrad se promění na lodní muzeum ve svém tradičním přístavišti pod Tančícím domem

Co chystáte do budoucna?

Chceme dál rozvíjet naši elektrickou flotilu a přispět ke kultivaci veřejného prostoru kolem Vltavy. Věřím, že se Praha může stát evropským lídrem v říční dopravě. Budeme nadále kombinovat šetrné technologie s krásou řeky a kulturní nabídkou. Plavba po Vltavě má obrovský potenciál – jako zážitek, jako dopravní alternativa i jako nositelka tradic.

PRAGUE BOATS dnes nejen zachraňuje historické lodě a provozuje elektrické plavby. Společnost přetváří vztah města k řece a otevírá novou éru, kde se spojují technologie, ekologie a hluboká úcta k historii. A pokud má mít Vltava své budoucí slavné kapitoly, budou bezpochyby psány právě na jejích vlnách.



Paříž: přeprava po řece Seině ušetří každý měsíc desítky tisíc kamionů

Tlak měst a jejich obyvatel na vytváření nových bytů, služeb atd. se v dopravě vždy intenzivně projeví. Vysoká aktivita měst samozřejmě implikuje větší poptávku po zboží a intenzivnější využívání ulic a silnic. Z toho vznikají typické problémy kongescí, které ovlivňují síť pozemní dopravy měst, a tím i život v nich. Proto se možnost využití vodních cest pro distribuci zboží a materiálu stává stále atraktivnější. Aby se však tato alternativa stala proveditelnou, musí se všechny zúčastněné strany dohodnout na těchto nových logistických strategiích.

Dobry příklad

Od roku 2012 jsou potraviny určené pro obchody Franprix v srdci Paříže distribuovány po Seině. Zboží je nejprve přepraveno v kontejnerech mezi přístavem Bonneuil-sur-Marne a přístavem Bourdonnais v centru Paříže a poté je nákladními vozy dopraveno na posledním úseku jejich trasy do maloobchodních prodejen, které se všechny nacházejí v okruhu 4 km. Od roku 2015 je využíváno druhé překladiště Bonneuil, které umožňuje zvýšit počet kontejnerů přepravovaných po řece Seině na 42 denně a počet zásobovaných obchodů na 300. Dlouhodobým cílem je přepřavit 48 kontejnerů denně, což odpovídá u automobilové dopravy úspore 450 000 km/rok a 37% snížení emisí CO₂. Tato iniciativa také umožňuje rozvoj nábřeží umístěných v městské oblasti a učiní přístavní aktivity přijatelnější pro pařížské obyvatelstvo. Říční doprava je vynikající alternativou pro městskou logistiku a logistiku na poslední míli. V případě Paříže existuje několik průkopnických projektů na využití řeky Seiny jako logistického řetězce. Projekt Fludis kombinuje 38 m dlouhé elektrické čluny



Přeprava nákladů pro city logistiku v Paříži po řece Seině



Vykládka kontejnerů se zbožím pro supermarkety v centru Paříže (Port de la Bourdonnais)

jako plovoucí sklady s elektrokoily, schopné distribuovat 3000 balíků denně, což potenciálně ušetří až 110 tun CO₂ ročně.

DOPORUČENÍ: Využijte vodní cestu jako logistický nástroj pro městskou distribuci zboží!

Začaly práce na stavbě nového přístavu PSMO v oblasti Paříže

Stavební práce na PSMO (Port Seine Métropole Ouest / Západní metropolitní přístav Seine) nyní začínají v departementu Yvelines v metropolitní oblasti Paříže.

Toto multimodální zařízení se nachází na soutoku řek Seiny a Oise a očekává se, že bude hostit činnosti v odvětví stavebnictví a inženýrského stavitelství. První fáze stavebních prací umožní uvedení nového přístavu do provozu již v roce 2027. Následovat budou další vývojové práce, které budou pokračovat až do roku 2040.

Půda, kterou zabírá PSMO – přibližně 100 hektarů – se nachází v obcích Achères, Andrésy a Conflans-Sainte-Honorine. Multimodální (říční, železniční a silniční) platforma bude hostit aktivity související s dopravou a distribucí materiálů pro stavebnictví a inženýrské stavitelství. Budoucí přístav umožní rozvoj říční a železniční dopravy v oblasti Paříže. V konečném důsledku to posílí hospodářský rozvoj regionu a přispěje k rychlému rozšíření udržitelné logistiky, aby vyhovovala potřebám stavebního sektoru pro pracoviště projektu Grand Paris a v celé oblasti Paříže včetně zásobování centrálních distriktů. Rozvojem nových přístavních zařízení upevňuje HAROPA PORT



Vizualizace přístavu Port Seine Métropole Ouest

své pokrytí pařížského regionu, rozšiřuje své zázemí a rozšiřuje využití říční dopravy. Přístavy na ose Seina tak pomohou snížit emise skleníkových plynů a bojovat proti změně klimatu. **Investice realizovaná HAROPA PORT činí 122 milionů EUR.** „S potěšením oznamuji zahájení stavebních prací PSMO, významného strategického projektu pro rozvoj říční a železniční dopravy na ose Seina. Toto multimodální zařízení je předurčeno k pořádání aktivit ve stavebnictví a stavebním inženýrství a nabízí velký ekonomický potenciál, posiluje naše regionální pokrytí pro zásobování pracovišť projektu Grand Paris a pařížské oblasti. Projekt budoucího přístavu byl podpořen rozsáhlými konzultacemi s občany a místními hospodářskými organizacemi a volenými představiteli hospodářských institucí a neziskových organizací. masivní příspěvek k „čisté“ logistice podél údolí Seiny“ uvedl Antoine Berbain, zástupce generálního ředitele HAROPA PORT PARIS.

Spojení říční, železniční a silniční dopravy

Projekt umožní vytvořit novou přístavní čtvrt' zakořeněnou v okolním regionu. Jeho návrh a realizace jsou výsledkem rozsáhlého konzultačního procesu, který začal v roce 2014. Operace zahrnuje výstavbu přístaviště (vnitřní přístavní pánev), nábřeží (z nichž jedno bude veřejné), železniční odbočky, přístup pro silniční dopravu a instalaci společností na přibližně 50 hektarech půdy. K tomu se přidalo 19 hektarů zelených ploch, včetně upraveného parku, a síť ekologicky šetrných stezek, které mohou využívat místní obyvatelé a obyvatelé regionu.

Poučení pro nás (?)

Popsaný pařížský systém zásobování města vyvolává palčivou otázku: Proč více nevyužíváme vodní dopravu v Praze? Srovnajme – v Paříži se ročně převezí loděmi kolem 22 milionů tun

zboží, což je shodou okolností téměř totožný údaj s celkovým objemem nákladních přeprav v Praze. Jenže v Praze se po vodě ročně přepraví jen kolem 0,2-0,4 milionů tun. Přitom Vltavská vodní cesta je kvalitní, rozhodně srovnatelná se Seinou. Praha má pro osobní dopravu kvalitní „Koncept veřejné dopravy“, jejíž realizace přináší skutečně funkční systém, hodnocený jako jeden z nejlepších ve srovnání s jinými velkoměsty. Je na čase vytvořit podobně ambiciózní **koncept nákladní dopravy pro Prahu**, která by – podobně jako v Paříži (ale i jiných metropolích) - více **zapojila vodní a železniční dopravu** do jejího systému. Neexistence, a tím i nerealizace takového odpovědného dokumentu přináší nechtěné přetížení pražských ulic a silnic, po kterých se přepravuje přes 90 % nákladů, zatímco železnici kolem 7-8 %, a po vodě opravdu zanedbatelné množství, a to ještě jen díky odpovědnému přístupu některých přepravců (zejména TBG Metrostav).

Co vlastně brání většímu využití železniční a vodní dopravy v Praze? Společným problémem obou těchto módů je nedostatek terminálů, umocněný omezováním přístupových tras pro „last-mile“, tedy finální rozvážku. U železnice je navíc problémem nedostatečná kapacita infrastruktury, kde se prostor pro nákladní dopravu navíc dále snižuje rozvojem osobní dopravy (jinak jistě pozitivním). Oproti tomu Vltavská vodní cesta kapacitní problémy nemá, o to více se ale projevuje nevýhodný postoj městských částí k využívání obslužných komunikací, o občasném využití pražských náplavek nemluvě. Obecně pak někteří městští činitelé zastávají názor, že problémy „vyřeší trh“. To ale bude platit tehdy a jen tehdy, až se bude trh mít kde uplatnit. A právě to by mělo být úkolem koncepce pražské nákladní dopravy + její následné realizace.

Současný neblahý stav pražské nákladní dopravy vystihuje níže uvedená tabulka:

PŘEPRAVY V PRAZE (tis. tun/rok)						
DOPRAVNÍ MÓD		rok				
	relace	2019	2020	2021	2022	2023
ŽELEZNICE	Praha → regiony	768,9	720,3	800,2	892,9	948,9
	regiony → Praha	1 077,5	1 078,3	1 011,9	1 082,4	981,6
	CELKEM	1 846,4	1 798,6	1 812,1	1 975,3	1 930,5
	% z celku	7,6%	6,9%	7,1%	6,4%	8,2%
SILNICE	Praha → regiony	13 425,5	12 318,4	12 682,9	15 030,8	10 248,5
	regiony → Praha	8 813,1	11 674,1	10 800,3	13 466,6	11 177,5
	CELKEM	22 238,6	23 992,5	23 483,2	28 497,4	21 426,0
	% z celku	91,1%	92,4%	92,1%	93,0%	91,1%
VODA*)	Praha → regiony	180,9	29,5	37,4	8,3	13,7
	regiony → Praha	138,8	139,7	166,7	173,5	140,8
	CELKEM	319,7	169,2	204,1	181,8	154,5
	% z celku	1,3%	0,7%	0,8%	0,6%	0,7%
CELKEM VŠECHNY MÓDY		24 404,7	25 960,3	25 499,4	30 654,5	23 511,0

Zdroj: Ročenka dopravy 2023, MD ČR

Poznámka: *) údaje Ročenky o vodní dopravě nedopovídají skutečnosti, správně cca 400 000 t/rok

Zdroj: HAROPA PORT, Ministerstvo dopravy ČR

NĚJAK SE TO NEDAŘÍ ...

Ing. Petr Forman

Česku se nedaří snižovat spotřebu energie v nákladní dopravě, ba naopak, jednotková spotřeba u nás v posledních letech stoupá.

Obrysy dopravních cílů pro nákladní dopravu

Mezi cíle evropské dopravní politiky patří převést větší část nákladních přeprav ze silnic na železnici a vodní dopravu – konkrétní údaj v dokumentu Green Deal (*dále GD*) je **převedení celkem 75 % přeprav**. Nejde jen o dekarbonizaci dopravy, ale i o snížení spotřeby energie, což je ekonomicky nepochybně odůvodněné. Považme: **spotřeba** u nákladních přeprav (v megajoulech na tunokilometr) dosahuje **na silnici 0,90-0,94 MJ/tkm, na železnici 0,34-0,53 MJ/tkm, a u vnitrozemské plavby 0,14-0,31 MJ/tkm**, vzájemný poměr průměrných spotřeb je tedy 1 : 0,473 : 0,245. I kdyby se cíle GD omezily či zrušily, **otázka spotřeby energie je považovat za kruciólní**.

Jak to bude s energiemi?

Energie všeho druhu již nikdy nebudou levné, což vyplývá nejen z geopolitické situace, ale z rozjetého vlaku přechodu na obnovitelné zdroje energie (*dále OZE*). Energetický systém tak v příštích desetiletích čekají **ohromné investice**:

- do stabilních zdrojů, které jsou dlouhodobě podinvestované (především jádro);
- do obnovitelných zdrojů, které pracují cca 30 % času v roce – proto musí mít nejméně 3násobný instalovaný výkon pro odpovídající výrobu;
- do úložišť (přečerpací elektrárny, baterie) s kapacitou cca na 2/3 výroby OZE;
- do pomocných zdrojů (paroplynové elektrárny), k vykrytí fyzikálního výpadku OZE;
- do posílení přenosové sítě včetně mezinárodních propojení.

Navíc stabilní zdroje budou provozně dražší než dosud, protože OZE „mají přednost“, což ovšem prodraží i onu energii „stabilní“. A v neposlední řadě je nutné si uvědomit, že elektriny

Co z toho vyplývá pro nákladní dopravu?

I kdyby se tedy nakrásně podařil zásadní obrat v dopravních cílech GD, tak v cenách energií nelze očekávat žádnou slávu. Nechceme-li tedy mít neúnosně drahé nákladní přepravy, musíme **snížovat spotřebu energie**. Drahé přepravy totiž nejsou nic abstraktního. **Vyšší platby za dopravu se zákonitě musí projevit v celé ekonomice, potažmo v každém zboží „od špendlíku po lokomotivu“**. Z pohledu silniční nákladní dopravy tu pak ještě figurují od roku 2027 **emisní povolenky** (ETS 2), které budou obchodovatelné na trhu, a tedy cenově nepredikovatelné (byť tu má být záručka na 45 Kč za tunu CO₂). Ale i kdyby se proces ETS 2 podařilo zrušit, mnoho to na celkové scéně s cenami energií nezmění. **Imperativem pro nákladní dopravu musí být snižování spotřeby energií všeho druhu. Tomu musí sloužit cíle dopravní politiky ČR, a samozřejmě musí následovat i skutečné činy**.

Co praví dopravní dokumenty ČR

Platná Dopravní politika České republiky pro období 2021–2027 s výhledem do roku 2050 k textu GD uvádí: „...obsahuje cíl převést do téhož roku 75% vnitrozemské nákladní přepravy, kterou dnes (...) zajišťuje silniční síť, na železnici a vodní cesty. Naplnění těchto cílů se zatím v podmínkách České republiky jeví jako těžko proveditelné (...)“ Podobně vyznívá i „Koncepce nákladní dopravy“ (2023): „...dle výše popsaných skutečností tedy vyplývá obtížné až nemožné naplňování environmentálních cílů EU a ČR.“ **Ale realita je opakem i velmi skromných cílů**.

Jak se vyvíjí nákladní doprava v ČR

Stačí si prostudovat Ročenky dopravy (<https://www.sydos.cz/cs/rocenky.htm>): .

Vývoj nákladních přeprav v ČR podle dopravních módů

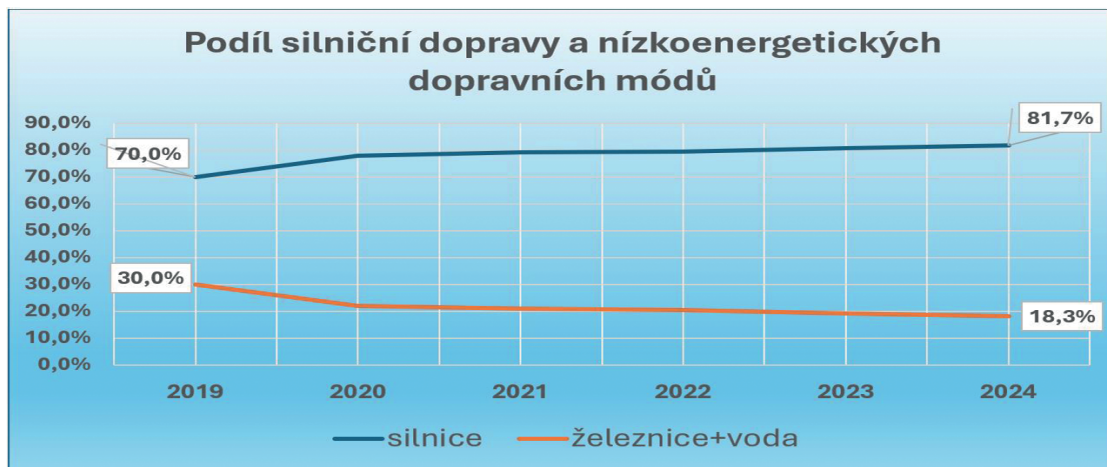
ROK		2019	2020	2021	2022	2023	2024*
silnice	mil. tkm/rok	39 059	56 090	63 756	65 794	64 806	52 341
	silnice %	70,0%	78,1%	79,1%	79,6%	80,7%	81,7%
železnice	mil. tkm/rok	16 180	15 251	16 326	16 368	15 038	11 404
	železnice %	29,0%	21,2%	20,3%	19,8%	18,7%	17,8%
voda	mil. tkm/rok	569	509	517	535	467	303
	voda %	1,0%	0,7%	0,6%	0,6%	0,6%	0,5%
CELKEM		55 808	71 850	80 599	82 697	80 311	64 049

* data za čtvrtletí 1-3 roku 2024

Zdroj: Ročenky dopravy, vlastní zpracování

budeme potřebovat více, protože má nahradit i jiné energie, především fosilní. Prostě **investice, investice, a ještě investice**.

Z tabulky vyplývá varovný závěr, že podíl nízkoeenergetických dopravních módů v ČR strmě klesá. **Za pouhých 5 let klesl společný podíl železnice a plavby z 30 % jen na 18,3 % (!)**.



Zdroj: vlastní zpracování

Co to znamená ekonomicky?

Platná „Dopravní politika“ předpokládala, že v roce 2023 bude podíl silniční dopravy činit již jen 64,2 %, skutečnost je ovšem 81,7 %. Podíl nízkooenergetických přeprav měl být naopak 35,8 %, realitou je ale výše uvedených 18,3 %, tedy jen mírně nad polovinu očekávání. V důsledku výše uvedeného vývoje **vzrostla** v tomto období **spotřeba energie na jednotku výkonu** (tedy na 1 tunokilometr) **o téměř 9 %**. Při vědomí, že **ceny energií** všeho druhu budou mít v příštích letech v zásadě i nadále **rostoucí tendenci**, znamená to také kontinuální **zdražování ceny přeprav a tím i veškerého zboží v ČR**.

Vedlejším produktem je vyšší zatížení našich silnic a dálnic. Navíc Ročenky dopravy pracují u silniční nákladní dopravy jen s vozidly, registrovanými v ČR, tedy vozidla z jiných států nejsou zahrnuta. Skutečnost je tedy ještě o něco horší.

Jak se to mohlo stát?

U **železnice** je dominantním problémem **nedostatek kapacity** na hlavních tazích. Deficit posiluje i zvyšující se využívání železnic pro osobní dopravu. To je sice pozitivní a žádoucí proces, nicméně nákladní železniční doprava tím trpí. Nutné posilování konvenčních tratí se víceméně nekoná, a ani plánovaná výstavba vysokorychlostních tratí tomu příliš nepomůže – z dat Dopravní politiky lze vytušit jen asi patnáctiprocentní uvolnění kapacit pro nákladní dopravu. Navíc se jedná o poměrně vzdálený časový horizont (nutno podotknout, že žádný z výše uvedených dopravně politických dokumentů kapacitní výpočty neobsahuje). Dalším negativním faktorem je **nedostatek terminálů**, tím méně terminálů vícemodálních. Křiklavým příkladem tohoto stavu je Praha, ale i jiná města.

U **vodní dopravy** je situace ještě bolestnější. Již 30 let trvá soubor o alespoň dílčí zlepšení plavebních podmínek na **Labi**. V čele odporu stojí ekologisté, nepravdivě poukazující na poškození přírody. K tomu jedním dechem dodávají že to přece „odveze železnice“. Jak vidíme, neodveze. Stejná situace se týká českého napojení na **Odru**, kde jsme pravděpodobně vlastní nerozhodností propásli příznivý postoj Polska, který trval nejméně od roku 2011. O projektu na propojení evropských vodních cest,

CESTA KE ZLEPŠENÍ

Podpora nákladní dopravy – ať už u železnice, nebo na vodě – nepřinese asi tak bohatou mediální pozornost, jako dálnice a vysokorychlostní vlaky. To ale neznamená, že se jedná o nepodstatné úsilí. Snižovat náklady na přepravy zboží prospěje jak občanům, tak podnikům.

Návrh hlavních kroků:

- kvalifikovanými výpočty definovat nutnou kapacitu železnice a vodních cest pro převzetí podstatného podílu nákladních přeprav v národních i mezinárodních relacích;
- propočítat také úspory energií (objemově i finančně) při větším využití železnice a plavby;
- zabývat se i výstavbou terminálů, zejména na území větších měst;
- prosazovat přístupové trasy k terminálům („last mile“);
- výsledky vtělit do Dopravní politiky ČR, Koncepce nákladní dopravy, Sektorové strategie dopravy, Politiky územního rozvoje ČR a dalších dokumentů;
- projekty pro nízkooenergetickou nákladní dopravu urychleně realizovat.

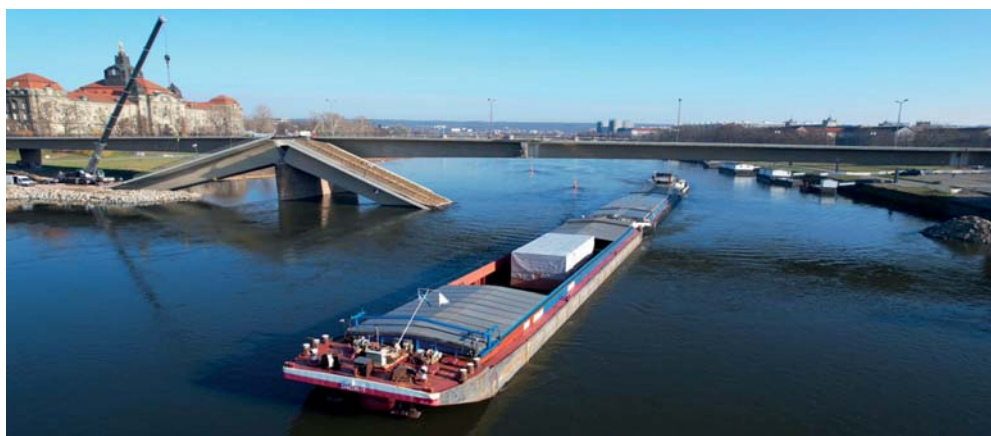


Lukáš Hradský – jednatel, EVD – Evropská vodní doprava – Sped s.r.o.

V pondělí 3. února 2025 jsme se dočkali a projeli jsme po 145 dnech Drážďany! Pro mezinárodní lodní dopravu ale byla Česká republika nedostupná už od poloviny loňského dubna pro malé ponory, a všechny přepravy i všechny zakázky se chystaly na podzimní měsíce v očekávání dešťů. Leccos nás již nepřekvapí, ale pád mostu Carolabrücke v Drážďanech jsme tedy opravdu nečekali ani v nejhorších představách. Ten od pádu 11. září 2024 na dlouhých 20 týdnů, a to v hlavní plavební sezóně, zcela bránil jakémukoliv průjezdu lodí. Tato neblahá událost se zapíše nesmazatelně a negativně do historie české plavby. V souběhu s měsíční odstávkou Vraňansko-hořinského kanálu, 6měsíčním uzavřením Trojského kanálu, nízkými ponory na Středním Labi, a opětovným suchem od března 2025, se jedná o největší paralýzu oboru vodní dopravy ČR v novodobé historii. Velmi nás mrzí, že v takto extrémní situaci necítíme v oboru jakoukoli finanční podporu ze strany Ministerstva dopravy.

Co to znamenalo pro nás? Jedno z našich soulodí „DICK“, které bylo v opravě v děčínských loděnicích, nemohlo vykonávat po dobu 5 měsíců svoji práci, a i když jsme posádky využili na jiných lodích, ztráty byly značné. Další lodě společnosti nemohly doplout se zakázkami pro ČR až do českých přístavů a některé lodě se nedařilo zcela vytěžovat, než se opět obnovily kontrakty v Západní Evropě. Pokusíme se prostřednictvím německé právní kanceláře ekonomické škody vymáhat soudní cestou po městě Drážďany.

Ale abych nebyl jen pesimista – okamžitě po otevření vodní cesty jsme naložili 31. ledna v Lovosicích zásilku 221tunového generátoru, a také zásilky hnojiv, a za velkého zájmu médií jsme propluli jako první česká loď 3. února přes Drážďany. 10. března následovala zakázka technologického celku do Jižní Koreje (přes přístav Hamburk), a naposledy jsme přivezli do Lovosic opravdu velké hausbóty (jak jinak než z Nizozemí), odkud jsme zase odvezli 160tunovou turbínu od výrobce ŠKODA Doosan do Antverp. Vypadá to ovšem, že toto bude jedna z posledních přeprav před dalším obdobím sucha.



Soulodí DICK proplouvá pod částečně zříceným mostem v Drážďanech 3. února 2025

Zkrátka, když je voda a nepadají mosty, tak plujeme a rozhodně rádi plujeme do Česka, jak jen to jde. A po konci nejstaršího českého rejdařství ČSPL se budeme snažit zajistit import a export veškerého zboží co čeká v přístavech. Tak šťastnou plavbu!



Nakládka 221tunového generátoru v přístavu Lovosice 31. ledna 2025



POZVÁNKA NA KONFERENCI

32. Plavební dny

České plavební a vodocestné sdružení ve spolupráci se státním podnikem Povodí Labe Vás srdečně zve na odbornou konferenci s mezinárodní účastí 32. Plavební dny, která se koná pod záštitou ministra dopravy Martina Kupky a ministra zemědělství Marka Výborného ve dnech 23.-25. září 2025 v Litoměřicích.

Témata konference:

1. Napojení vodních cest v ČR na evropské vodní cesty
2. Rozvoj vodních cest a moderních technologií plavby
3. Provozní problémy vodních cest nejenom v kontextu posledních povodňových událostí
4. Rozvoj sportovní a rekreační plavby

V rámci tří denního programu čeká účastníky řada zajímavých přednášek a prezentací, ale také bohatý doprovodný program včetně exkurze na vodní dílo Střekov a plavby po Labi Bránou Čech a Českým Středohořím na palubě parníku Labe.



www.pla.cz/plavebnidny



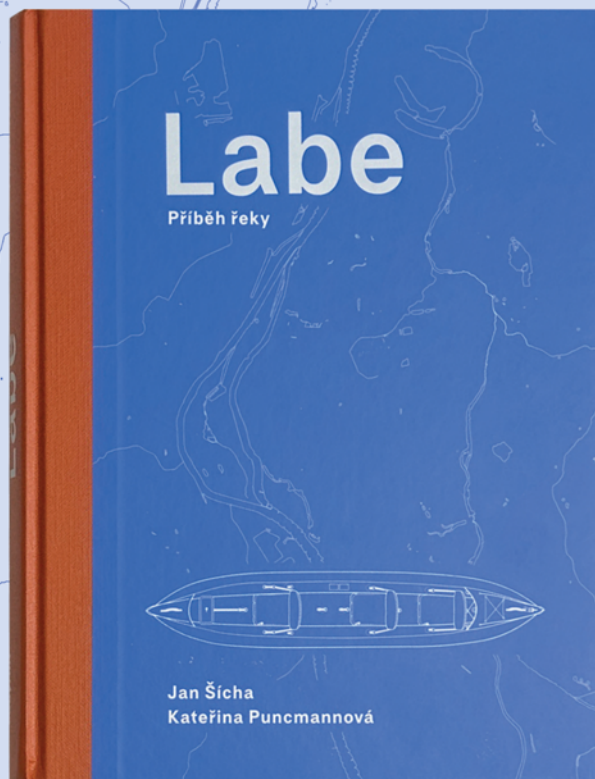
Právě vyšla nová kniha:

Labe – příběh řeky

Labe je evropský veletok, ale každý z něj vidí jen ten svůj kousek.

Třeba z Čech se obvykle dohlédne nejdále k Míšni a od moře z Německa se pramen v Krkonoších jeví ještě vzdálenější než Alpy. Proto se Labe musí spojovat a vyprávět. Tato kniha propojuje Labe do celků z pohledu dějin, ekologie a kultury, ale také hospodářství a dopravy. A nabízí příběhy, které nejen voní romantikou, ale zároveň jsou otiskem naší komplikované historie. Unikátní říční cestopis lze číst po i proti proudu.

Graficky originálně zpracovaná kniha obsahuje více než tři sta reprodukcí, fotografií, ilustrací a dobových faksimilií.



Knihu můžete zakoupit v nakladatelství Labyrint nebo u vybraných knihkupců
www.labyrintshop.cz/ostatni/labe/



PS: V knize jsme uvedli několik rozhovorů s osobnostmi, kteří se na rozvoji nebo ochraně Labe podílejí. Jednou z nich byl Jan Sechter, který v době kdy jsme začínali knihu připravovat zastával pozici náměstka ministry doprava a ještě předtím působil jako velvyslanec ČR v Polsku. Na následujících stranách naleznete nezkrácený rozhovor, přeji příjemné čtení.

Jan Šícha

„Málokdy se stává, aby byl grafik knihy uveden přímo na obálce jako její spoluautor. V případě Kateřiny Puncmannové je to však pochopitelné a zcela zasloužené. Právě díky designu a obrazovému doprovodu je kniha unikátní a nepřehlédnutelná.“

Petr Zídek, Právo, 30. 1. 2025

„Jan Šícha napsal okouzující osobní cestopis o Labi, v němž vede dialog se svým 180 let starým protějškem.“

Alena Zemančíková,
Deník Referendum, 30. 1. 2025

Svobodná, udržovaná řeka přitahuje chytré lidi, kulturu a peníze

Rozhovor s Janem Sechterem, předsedou Dopravní sekce Hospodářské komory ČR o Labské vodní cestě

Pane velvyslanče, jako diplomat a jako náměstek ministra dopravy jste se zabýval Labem. Dalo by se říci, že z pohledu těchto dvou profesí je Labe především řadou smluvních dokumentů. Můžeme začít u nějaké hodně důležité smlouvy, jako u příkladu? Nebo u nějakého vašeho poznání, které se Labe týká?

Nejdříve bych chtěl říci, že z hlediska smluv žijeme v době, která se v česko-německých vztazích nevyskytuje často. Po roce 1990 jsme nově definovali své sousedství, a k němu patří i Labe. Přirozeně ho spoluvytváří, a je jeho obrazem.

Labe je proti proudu splavné někdy od Vikingů, svatý Václav řekl, někdy v roce 920, vyjádřeno dnešními slovy, že „Labe je svobodná silnice na vodě“. Za Soběslava pak vznikly první vodní předpisy. Řeka tu byla a zažila s námi všechny historické příběhy. V době svatého Vojtěcha tvořila hranici údajného barbarství. Za studené války oddělovala britskou a sovětskou zónu, později východní a západní Německo. Vždycky ale, i v těch nejhorších časech, řeka evidentně fungovala. Pro obchod a kulturu. Tak by znělo poznání, na které jste se ptal.

Dnes je to ještě vidět na Mississippi. Rolníci sváží k řece své produkty. O Labi můžeme říci, že zboží je potřeba dostat do Hamburku, a platí to už po staletí. Oba labské kmeny, později národy, Němci a Slované, ať žili v jakémkoli uspořádání, i v konfliktním, odděleném nebo dokonce válečném, nad sebou cítili, že řeka vyhrává. Předpisy z doby Karla IV. přesně určují, jak má být široký vor. Každý, kdo udělal příčnou stavbu, což bylo pro plavbu dobře, musel udělat propust, a musel vědět, jak tato propust má být široká. Vrchnost musela určit šířku voru, aby tam nepřišel někdo, kdo se neproplaví. Máloco nás se sousedy spojuje tak, jako Labe. Ve svých profesích jsem se v kontaktu s Labem ocitl dvakrát. Jednou to byla krátká epizoda, kdy jsem nastoupil jako diplomat do Berlína, v roce 2002. Tehdy velmi těsně ve volbách zvítězil Gerhard Schröder s Joschkou Fischerem, čímž vznikla vláda sociálních demokratů a zelených. Tato vláda po povodních vyhlásila doktrinářský program konce hospodářských úprav na řece. Řeka je tady, lodě se jí přizpůsobí, už nic na vodě nebudeme budovat. Říční plavební dráha se přestala upravovat. Já jsem tehdy jako zástupce velvyslance zjišťoval, co se může změnit. Psal jsem tehdy takové ošklivé zprávy, že je to neměnné, odhadem na několik desítek let dopředu. Jedinou možnost jsem viděl v deklaraci proplavebních opatření jako opatření ekologických. Abychom v česko-německé diskusi zastávali stanovisko, že co je dobré pro plavbu, je dobré i pro ekologii. Jenže v Praze se chtěl výsledek hned. Pamatuji si, jak na mne útočila rejdařská lobby. „Co to tam máme za lidi, když neumějí ovlivnit politiku v Německu.“ Tato politika ale ovlivnit nešla, byla to konstanta, což ukázalo dalších dvacet let vývoje.

Právě o dvacet let později mě téma Labe potkalo na Ministerstvu dopravy. Ukázalo se, že dvacet let se řeka zanášela a začínala ovlivňovat kvalitu podzemních vod. U Magdeburku a Dessau nedostatek péče o řeku vyvolal nechtěné efekty. Německo přehodnotilo svůj ekologický konsensus, velice se o tom hádali. Vstoupili jsme do probíhajících diskusí s požadavkem, že bychom rádi sjednotili plavební podmínky pro obě země.

Když se vrátím do dob vašeho prvního kontaktu s Labem, chtěl bych konstatovat, že nastal už poté, co zkrachovala Československá plavba labská. Lodě se prodaly v dražbě, nějaký zbytek koupila německá společnost. Pro koho jste tedy plavební podmínky dojednávali?

Nemusíte mít plavební firmu, když chcete mít splavnou řeku. Sama možnost splavnosti řeky je důležitá. V raných devadesátých letech panovala představa, že se s Německem propojíme dálnicemi a rychlými železnicemi, a všechno převezeme po nich. Skutečně to tak cenově a kapacitně začalo vypadat. Nepéče o Labe v roce 2002 byla jen deklarovaným výsledkem stavu, který už nastal. Nepéče začala už v době studené války. Spojující tepna mezi

východním a západním Německem, směrem do Hamburku, nebyla potřeba. Československá plavba byla jediným faktorem, který na řece fungoval. Skromná péče o Labe vyústila v deklarovanou nepéči, údajně ve prospěch ochrany životního prostředí. Plavba získává navrch vždycky, když jsou energetické nebo jiné těžkosti. Získává navrch v situacích, kdy čas není tak důležitý, a když se z nějakého důvodu jedná o materiál nebo výrobky, které se hůře přepravují po železnici nebo kamionem. Třeba rozměrnou turbínu určenou pro zámoří raději povežete lodí, a v Hamburku ji přeložíte na větší námořní loď.

Po Labi se nejdříve plavilo dřevo, pak z rozměrných materiálů písek a uhlí. Ovoce se ve Středohoří téměř přestalo pěstovat, a jeho skladovací a přepravní režim je jiný, než býval. K čemu potřebujeme lodní dopravu, kromě turbíny do zámoří, kterou už také moc nevyrábíme, protože těžký průmysl u nás dopadl podobně jako vývozní ovoce?

Jednoduše se dá říci, že Labe je v dnešním stavu vhodná řeka pro objemné přepravy. Efektivní přeprava kontejnerů totiž vyžaduje pravidelné linky, a zejména pak nakládku až ve 4 vrstvách. To lze třeba na Rýně, nebo na nizozemských vodních cestách, kde jsou potřebné parametry podjezdů výšek pod mosty. Ale i u nás se mosty postupně upravují, takže na domácích linkách bude možné kontejnery přepravovat. V labském koridoru v Německu ale v tomto směru dominuje železnice, a dokud se nevytvoří efektivní „objížďka“ dráždanského mostu Marienbrücke, tak se to nezmění. Tento stav Labe ale vůbec nebrání vozit veškeré ostatní zboží. Spektakulárně k nám nedávno dorazila loď s koksovatelem uhlím z Austrálie. Příště může přijet třeba z Vietnamu. Pro automobilku Škoda a její zásobování díly z Německa lodní dopravu nevyužijete, protože tam jde o čas. Ale hotová auta mohou odjet po vodě, také přepravy jsou v Evropě běžné. Naše těžké strojírenství pořád existuje, a připočítat je třeba obranný průmysl. Příklad s turbínou pro zámoří funguje, a já tvrdím, že když je tu možnost přepravy po vodě, zvyšuje se pravděpodobnost, že si ji někdo objedná, a my snadněji vyrobíme takovou turbínu. Diplomaty jsou tu od toho, aby takovou možnost drželi otevřenou. Hamburk nemá jako dopravní křižovatka konkurenci.

Jde tedy o „diplomatovo myšlení dopředu“?

Jednoznačně. Na ministerstvu jsem měl jsem na starosti i železniční dopravu v mezinárodním měřítku. Každý rok probíhají složitá jednání, kdy čeští dopravci žádají o přidělení kapacit na německé železnici. Jednání jsem se zúčastnil na žádost českých nákladních dopravců, protože začínali dostávat rok od roku méně požadovaných kapacit, pro tento rok zhruba jen asi osmdesát procent. Než vybudujeme vysokorychlostní koridory a uvolníme tím kapacitu stávající pro nákladní přepravy, železnice nebude stačit. Železnice sama má zájem na to, aby byla co nejlépe propojena s vodou. Renesance labské vodní cesty je tedy aktuální. Jak v malém měřítku, mezi Ústím nad Labem a Pardubicemi, tak v měřítku mezinárodním. Aktuální v tom smyslu, že za ní stojí branže, která chce tuto dopravu nabízet. Nemůže ji nabízet, protože vodní cesta je nespolehlivá, a řeka zanedbaná.

Stručně řečeno – jsou tu volné peníze. Když bude řeka splavná, přitáhne si je? Na řece, kde jste vyjednali nejhlubší ponor, jaký kdy měla?

V Německu někdy kolem roku 2017 zjistili, že budou muset upravovat plavební dráhu a vyjednali si mezi sebou změnu vztahu k Labi. Dopravu objednávám, když ji mám jistou. Ve smlouvě je záruka splavnosti tří set čtyřiceti dnů v roce. Povoď, naprosté sucho a zámraz nikdo neovlivní, pak se doprava zastavuje, ale to do smlouvy o deklarované splavnosti nepatří. Rejdař, který si pronajme loď, potřebuje záruku, že oba státy ručí za splavnost řeky.

Pojďme se podívat do historie, kterou jste si před jednáními nastudoval, protože to, o čem mluvíte, není nic nového.

Opravdu to není nic nového. První smluvně stanovený ponor byl dojednan v roce 1844, tři stopy, což je devadesátčtyři centimetrů. Proč 1844? Na Vídeňském kongresu se řeka poprvé zmezinárodnila. Měla mezinárodněprávní zakotvení v závěrech Vídeňského kongresu z let 1814-1815. Je to pro nás velmi vzdálené, protože už nečteme ani dohody po první nebo druhé válce, natož Vídeňský kongres. Následně byla vyjednána pravidla, odstraněna cla na celém toku Labe, následují pak podrobné smlouvy z roku 1821. Diplomaté tenkrát konstatovali, že je tam pětaticet celnic. Věděli, že je to velká zájmová skupina, a že státy začnou křičet: „A kdo to bude udržovat?“. Mimochodem – tato Labská plavební akta představovala první mezinárodní smluvní úpravu plavby a předstihla tak mnohem slavnější, ale dodnes existující tzv. Rýnskou komisi, jejíž Mannheimská akta byla uzavřena až 1868.

Víra ve volný obchod byla ale silnější než některé výhrady. Věřilo se v přrůstek vodní dopravy, který lépe pokryje péči o řeku. V dnešní smlouvě vidíme něco podobného. Když na nás někteří politikové a aktivisté pokřikovali „Co tam budete vozit? Proč to sjednáváte?“, nezbyvá než odpovědět, že věříme v plavbu, až bude zas možná.

Z první čtvrtiny devatenáctého století existuje esej jednoho francouzského ekonoma Frédérica Bastiata. Mluví tam o negativní železnici. V Bastiatově době se připravovala stavba železnice spojující Paříž a Madrid. Měšťané z Bordeaux tehdy skutečně navrhovali přerušit v jejich městě koleje, což by umožnilo rozkvět průmyslu a obchodu v tomto městě. Co je dobré pro občany Bordeaux, musí být dobré i pro občany všech ostatních měst a vesnic na trase Paříž – Madrid, a proto doporučil postavit železnici „skládající se ze samých přerušení kolejí. Připustí si argument, že když přerušíme železnici a musí se překládat, vybalovat, nabízet a clít, vznikne tržnice, fungují hotely, běhají posílčci a tak dále. Vyvodí pak argument, že železnici je tedy nutné co nejvíce přerušovat a zneprůchodnit. Vznikne nám negativní železnice, protože smyslem pozitivní železnice je plynulost. Podobně jsme tu měli před Vídeňským kongresem negativní Labe, které neprosperovalo, protože každý tam něco vybíral, všemožné dopravní a skladovací činnosti podléhaly certifikacím a souhlasům lokální byrokracie.

Od Vídeňského kongresu do první světové války naši předkové žili s tímto smluvním uspořádáním. Řeku využilo zemědělství, a napomohla rozvoji průmyslu. Industrializace našich zemí profitovala z výsledků Vídeňského kongresu, z deseti článků, které se týkaly Labe. Po první světové válce se projevil reflex diplomatů, který spočívá v tom, že se zachová, co je přínosné, a něco se k tomu přidá. V tomto případě Československo chtělo smluvní záruky, že se na konci, v Hamburku, Německo nebude chovat nepřátelsky. Versailleská smlouva je zajímavá tím, že se snaží předjímat chování budoucího Německa. V příznivých dobách vždy lidé uvažují takto: „Toto nemusíme řešit smluvně,

vždyť se přeci vždycky nějak dohodneme“. Předvídavost ale velí, mít dobré smlouvy. V Případě Labe říšský kabinet 14. listopadu 1936 zrušil mezinárodní statut Labe a Odry, takže se vlastně vrátil před Vídeňský kongres. Německo jako stát mohlo zastavit lodní dopravu z Československa, což se v době platnosti smluv nemůže stát. Neudělalo to, ale mohlo. V roce 1939 se Německo začalo zabývat plánem vybudováním průplavu Dunaj-Odra-Labe. Ale už ve své režii. Dokonce tehdy vybudovali 2 úseky – v Polsku a v Rakousku.

Když se vrátím k současným jednáním, pro Německo bylo důležité, že jednáme v době, kdy nám skončila přítomnost v Hamburku vyplývající z uspořádání po první světové válce. Německo nám v Hamburku nabídlo mořský přístav, kde bychom z říční plavby mohli rovnou překládat na moře. To předtím nebylo, přestože to Versailleská smlouva umožňovala. Naším vyjednavcem byl po první válce Kamil Krofta. Neměl ale pro mořský přístav podporu podnikatelů, kteří by chtěli zboží dopravit dál než do Hamburku. Velký faktor tehdy hrála technologie logistiky v námořních přístavech a v Hamburku zvláště, kdy nikdy říční lodě nezaplouvaly přímo k námořním lodím, ale pluly ke skladům (jak je Speicherstadt), kde se meziskladovalo a kompletovalo. Pak se nakládalo na přístavní čluny, které zboží dopravilo přímo k námořní lodi. Tuto funkci mělo plnit české přístavní území. Uvědomil jsem si, že dnes říční doprava má smysl jen když na ni v Hamburku navazuje moře, a samozřejmě silnice a železnice.

Když se bavíme o „politice řeky“, můžeme žasnout nad vámi zmíněným Vídeňským kongresem. Evropa se po porážce Napoleona snažila zachránit staré pořádky, cenzurovala knihy, měla panický strach z tajných společností, ale na Labi naopak uvolnila šrouby...

Byl to tehdy obrovský liberalizační krok. Zrušila se nejen cla, ale i nejrůznější privilegia ve stylu kdo co smí překládat, a za jakých podmínek. Liberalizace na začátku éry parních strojů na řece způsobila ohromný rozvoj. Střední Evropa zaostávala za Anglií a Francií, na Labi se to dohánělo. Kolem řek, o které se člověk stará, vždy vznikalo bohatství. **Řeka přitahuje chytré lidi a kulturu. Když se o řeku nikdo nestará, je tomu naopak.**

Co vás na všech těchto příbězích oslovilo čistě osobně?

Když jsem si četl zápisy z jednání od historika, diplomata a velké osobnosti první republiky, od Kamila Krofta. Když mi došlo, že se tento člověk řešil stejné věci, jako nyní já. Pak mi také došlo, že současná úřednická generace v Německu je kontaktně a komunikativně propojená s byznysem v Hamburku, kde panuje optimismus vůči labské vodní cestě. Je to nádherný příběh možného profitu pro všechny. Jako kdyby se opakovaly staré labské příběhy, ale jinak. Po dvou stoletích od Vídeňského kongresu, po století od první světové války. Zase se tu věří v přínos svobodné, a lidmi udržované řeky.

Jan Šícha – autor knihy Labe – Příběh řeky

Navštivte námořní muzeum ve Veletově a podpořte projekt „TŘINEC JEDE DOMŮ“



Muzeum, které je jediné svého druhu ve Střední Evropě, se chystá na návštěvnickou sezónu s řadou novinek. Novinkou je původní model lodi Lidice, který doplňuje originální záchranný kruh z téže lodi. Návštěvníci v muzeu uvidí modely lodí, archivní dokumentaci, uniformy, fotografie, filmy a řadu unikátních předmětů z československých námořních lodí. Další novinkou je projekt TŘINEC JEDE DOMŮ v rámci, kterého se muzeum snaží ve spolupráci se statutárním městem Třinec a dalšími partnery zachránit z poslední z lodí Československé námořní plavby, co se dá.

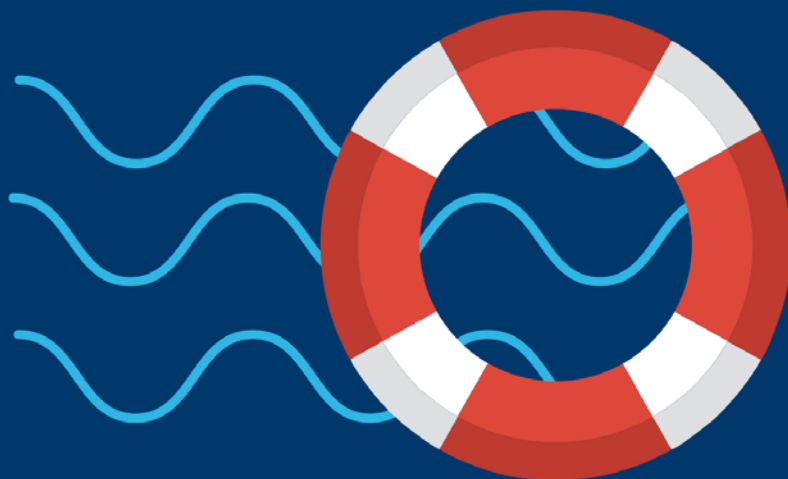
XIII.

ročník

Lodě na Labi

7. 5. - 11. 5. 2025

www.pruhpolabi.cz



Poděbrady

- Konference
„Labe - významná dopravní a rekreační tepna“
- lodě různých velikostí
- výletní plavby
- řemeslné trhy
- boxing on the river
- koncerty
- divadelní představení
- setkání karavanů a hranáčů



Hlavní partneři:



Středočeský kraj



Nadační partner:



Partneři od vody:



Mediační partneři:



Sportovní partner:



Styling:



Partneři cestovního ruchu:



Partneři:



Aktuality Ředitelství vodních cest ČR

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

Rekreační plavba bude v sezóně opět pohodlnější díky novým přístavištím a další infrastruktuře

Ministr dopravy Martin Kupka spolu s ředitelem ŘVC Lubomírem Fojtů 22. března 2025 představili v rámci veletrhu FOR BOAT novinky a plány Ministerstva dopravy a jeho investiční organizace Ředitelství vodních cest ČR na rozvoj infrastruktury vodních cest v roce 2025. Ještě před letní sezónou budou zprovozněna další 3 nová veřejná přístaviště pro rekreační plavbu na Labi a servisní centrum s tankovací stanicí v Roudnici nad Labem. Současně pokračují práce na prodlužování Baťova kanálu na Moravě a na další doplňkové infrastruktuře pro pohodlné užívání volného času na palubách lodí českých vodních cestách. Na podzim pak podmínky pro servis lodí v Praze pozvedne nová moderní servisní loď, která se aktuálně staví v loděnici v Nizozemsku.

„V letošním roce máme pro turisty putující po Labi ve středních Čechách připraveny novinky v podobě dalších 3 veřejných přístavišť, které tak téměř zkompletují síť zastávek ve všech větších městech. Za týden spolu se začátkem sezóny otevřeme nové přístaviště v Brandýse nad Labem, v květnu pak naváže dlouho očekávaný Nymburk a Kolín. Na Baťově kanále letos zprovozníme nové plovoucí molo v Uherském Hradišti, které umožní více lodím zastavit v tomto nádherném centru Slovácka. Do provozu bude uvedena nová tankovací stanice se servisním zázemím v Roudnici nad Labem, aby také doplňování paliva a odčerpávání odpadů odpovídalo úrovni 21. století. Pro Prahu pak stavíme novou servisní loď, která začne poskytovat služby nově i malým lodím letos na podzim,“ uvádí ministr dopravy Martin Kupka a doplňuje: „O smysluplnosti těchto investic jasně vypovídají statistiky, podle kterých nově vybudovaná labská přístaviště navštívilo 1400 plavidel, nejvíce v Poděbradech a v Litoměřicích. Absolutním rekordmanem ale byla Davle na Vltavě, kde hned první rok po dokončení přistálo 575 lodí.“

„Pohodlnému a bezpečnému proplavování plavebními komorami pomáhají samostatná stání pro vyčkávaní malých plavidel, až bude zdymadlo připraveno. V minulých letech bylo dokončeno ve Vraném nad Vltavou a v Roztokách, před začátkem sezóny začnou fungovat již dokončená čekací stání v Hoříně a v Dolánkách. Těmito komorami to nekončí, protože právě teď zahajujeme stavbu čekacích stání v Modřanech a Měřejovicích, a ještě letos bude následovat Podbaba a Štěchovice,“ říká Lubomír Fojtů, ředitel investora Ředitelství vodních cest ČR. „V létě pak bude zahájena modernizace prvního veřejného sjezdu na spouštění malých plavidel ve Starých Ouholicích na Vltavě. Konečně za měsíc zahájíme stavbu nového přístaviště pro velké osobní lodě ve Staré Boleslavi a pokud se podaří dokončit povolovací řízení, tak závěrem roku začne na Vltavě výstavba nového přístavu Kamýk a přístaviště Kralupy.“

„Důležitou pozornost věnujeme oblíbené Moravské vodní cestě zvané Baťův kanál, kde věřím, že první loď propluje novou plavební komorou až do Hodonína ještě letos. Plný provoz pak nastane začátkem plavební sezóny 2026, spolu s rozšířenými přístavišti Hodonín a Rohatec,“ dodal Martin Kupka. „Přislíbem do příští plavební sezóny pak bude nejen další rozšíření veřejného přístavu ve Veselí nad Moravou, ale také kvalitnější zázemí na břehu pro návštěvníky v přístavech Petrov a Strážnice.“

Rozšiřujeme přístav ve Veselí nad Moravou na Baťově kanálu

Přístav ve Veselí nad Moravou, který v nové podobě slouží veřejnosti už čtyři roky, se dále rozšíří. První etapu stavby zahájil 27. března 2025 náměstek ministra dopravy Václav Bernard spolu s ředitelem Ředitelství vodních cest ČR Lubomírem Fojtů a starostou města Veselí nad Moravou Petrem Kolářem.

„Ministerstvo dopravy dlouhodobě podporuje rozvoj rekreační plavby na Baťově kanále a bude tomu tak i v budoucnu. V nejbližších letech bude organizační složka státu Ředitelství vodních cest investovat do dalšího rozvoje téměř 2 miliardy korun. Tyto peníze budou vynaloženy jednak na prodloužení Baťova kanálu oběma směry – na sever i na jih, a jednak do přístavní, servisní a další infrastruktury,“ uvádí Václav Bernard, náměstek ministra dopravy. „Jedná se o striktně systémovou a koncepční činnost, která je podložena ekonomickými studiemi, porovnávajícími na jedné straně objem investičních nákladů, a na druhé straně finanční přínos pro stát a zejména pro tento region. Bez takových analýz totiž nelze finanční prostředky státu vynakládat. Rentabilita vynaložených prostředků potvrzuje i čerstvá aktualizace marketingové analýzy a hodnocení ekonomické efektivity rekreační plavby na Baťově kanále. Obrovský zájem o tuto atraktivní vodní cestu dokazuje velká každoroční návštěvnost Baťova kanálu. I přes zpomalení nárůstu návštěvnosti po době covidu očekáváme, že návštěvnost brzy atakuje hranici 100 000 vodních turistů za sezónu. Baťův kanál ale láká například i další návštěvníky, například kolem 200 000 cykloturistů ročně.“

„Přístav ve Veselí nad Moravou rozšíříme tak, že po dokončení bude mít celkovou kapacitu 81 míst a stane se největším rekreačním přístavem nejen na Baťově kanálu, ale v celé České republice,“ říká Lubomír Fojtů, ředitel Ředitelství vodních cest ČR, a dodává: „Rozšíření přístavu bude vzhledově i technicky navazovat na fun-



Stavební práce na rozšíření rekreačního přístavu Veselí nad Moravou



Vizualizace rozšíření rekreačního přístavu Veselí nad Moravou

gující část přístavu, aby výsledná podoba byla jednotná a tvořila na první pohled jeden celek. Stavba je rozdělena do dvou navazujících etap. V rámci první etapy vybudujeme 31 lodních stání. Turisté je budou moci využívat od příští plavební sezony.“

„Rozšíření přístavu je první stavbou ze série několika staveb, které jsou součástí zastřešujícího projektu Plavební okruh Veselí nad Moravou – Vnorovy. Základní myšlenkou plavebního okruhu je vytvoření paralelní vodní cesty k současnému kanálovému úseku mezi městem Veselí nad Moravou a obcí Vnorovy. Zájem o plavbu po Baťově kanálu a rekreaci v jeho okolí každým rokem roste, a my jsme rádi, že Ředitelství vodních cest první fázi projektu plavebního okruhu dovedlo až k nynější realizaci,“ říká Petr Kolář, starosta Veselí nad Moravou.

„Plánovaná výstavba plavebního okruhu, jehož součástí bude také unikátní lodní zdvihadlo, ještě zvýší zájem turistů, a současná kapacita přístavu ve Veselí by byla nedostatečná. Proto je jeho rozšíření prvním krokem v rámci celé realizace. V neposlední řadě už dnes tento přístav představuje nejvytíženější veřejný přístav na Baťově kanále, ve kterém v loňském roku přistálo téměř 700 lodí návštěvníků. Současně je zcela naplněna kapacita pro dlouhodobé stání včetně několika půjčoven plavidel,“ doplnil Lubomír Fojtů.

„Přístav nyní rozšiřujeme v jeho východní a jižní části. Stavba nyní zasáhne zhruba do poloviny délky jižního břehu. Druhá polovina pak bude součástí další plánované etapy,“ říká Vladimír Dvořák, ředitel společnosti Inženýrské a dopravní stavby Olomouc, a.s., zhotovitele stavby, a dodává: „Stavba vlastně „ukousne“ část pravého břehu, kde následně vznikne molo s plovacími výložníky, a činnost zhotovitele se tak provozu ve stávajícím přístavu téměř nedotkne. Plavba v původní části přístavu nebude v sezóně nijak omezena.“

Břehová hrana bude se v jižní části posunout o 10 až 16 m směrem k nově vznikajícímu vlnárenskému areálu. V první etapě se vybudují 3 pevné přístavní hrany s kolmými plovacími výložníky. V rámci přístavu vzniknou také pro odpočinek dvě platformy, navazující na pevná mola, stupně na sezení a další standardní vybavení pro služby, které musí moderní přístav poskytovat. Ve druhé etapě se u vjezdu do přístavu vybuduje plovací molo kotvené na dalbách, které bude plnit ochrannou funkci při povodních. V této části pak bude na břehu postaven i provozní objekt s hygienickým zázemím pro uživatele přístavu.

Zhotovitelem stavby je společnost IDS – Inženýrské a dopravní stavby Olomouc a.s. Náklady ve výši 78,4 mil. Kč bez DPH financuje Státní fond dopravní infrastruktury.



Slavnostní zahájení rozšíření přístavu Veselí nad Moravou

V Brandýse nad Labem jsme zprovozniili nové veřejné přístaviště pro malá plavidla

Zprovozněním nového veřejného přístaviště pro malá plavidla v Brandýse nad Labem 1. dubna 2025 ministr dopravy Martin Kupka s ředitelem Ředitelství vodních cest ČR Lubomírem Fojtů a starostou města Brandýs nad Labem – Stará Boleslav Petrem Soukupem symbolicky zahájili plavební sezónu na Labi. U nového mola v těsné blízkosti centra města se ode dneška mohou vodní turisté zdarma vyvázat až na dobu 48 hodin a za poplatek doplnit pitnou vodu nebo připojit loď na elektřinu. Přístaviště pojme až 12 rekreačních plavidel.

„Přístaviště v Brandýse nad Labem je dalším místem, které zpříjemní turistům cestování po našich řekách. Je důležité, že se nám daří podporovat rekreační plavbu nejen na Baťově kanále, ale také na Labi a Vltavě. Po řadě loni zprovozněných přístavišť otevřeme letos ještě veřejné přístaviště v Nymburce a Kolíně a do provozu uvedeme i čerpací stanici pro lodě v Roudnici nad Labem,“ říká ministr dopravy Martin Kupka.

„Pro vodní turisty je důležité, aby na řekách měli dostatek míst, kde mohou bezpečně vystoupit na břeh, přenocovat, a do lodí dočerpávat vodu a elektřinu. Na přístavišti v Brandýse nad Labem může u šesti plovoucích výložníků stát najednou až 12 lodí. Molo je konstruováno obdobným způsobem jako většina našich ostatních veřejných přístavišť pro malá plavidla,“ říká Lubomír Fojtů, ředitel Ředitelství vodních cest ČR, které je investorem a provozovatelem přístaviště, a upřesňuje: „Plovoucí pontony jsou pomocí speciálních rozpěr upevněny ke břehu tak, že se mohou pohybovat nahoru a dolů spolu s kolísáním hladiny řeky. Rozdíl hladin může v tomto místě dosahovat za největších povodní až neobvyklých 3,4 m.“

„Těší nás, že můžeme u nového mola přivítat první turisty. Řeka je důležitou součástí našeho města, a návštěvníci připlouvající po vodě neměli doposud kde bezpečně vystoupit. To se nyní díky novému přístavišti změnilo. U druhého břehu nad plavební komorou ještě letos Ředitelství vodních cest vybuduje přístaviště pro osobní lodní dopravu, a podmínky pro přístup do města z řeky tak budou kompletní,“ říká starosta města Petr Soukup.

Nově otevřené plovoucí molo má délku 62 m a šířku 2,5 m, lávka pak zajišťuje bezbariérový přístup na břeh. K hlavnímu molu je připevněno 6 šikmých výložníků, které umožní vyvázání 12 malých plavidel maximální délky 20 m. V případě velké vody nebo mimo plavební sezony se výložníky sklopí podél mola, aby netvořily žádnou překážku. Odběr vody a elektřiny do plavidel zajišťují tři odběrné sloupky, které se ovládají čipovou Přístavní kartou, tak jako na jiných přístavištích Ředitelství vodních cest ČR.

„Většina prací na stavbě přístaviště probíhala z vody. Provoz v přilehlém lesoparku tak ovlivnila jen minimálně. Přesto děkujeme obyvatelům za trpělivost,“ komentuje průběh stavby Roman Krupička za zhotovitele stavby firmu LABSKÁ, strojní a stavební společnost s.r.o.

Realizační náklady ve výši 33,6 mil. Kč včetně DPH financoval Státní fond dopravní infrastruktury.



Slavnostní otevření nového rekreačního přístaviště Brandýs nad Labem



Přístaviště Brandýs nad Labem je již otevřené plavbě

Zájem o vodní turistiku ve středních Čechách roste. Řeka Sázava loni zažila rekordní návštěvnost

Střední Čechy



PUSTIT K VODĚ

Středočeské řeky zažily úspěšnou plavební a turistickou sezónu 2024. Zvyšuje se zájem o rekreační plavby a zvýšený zájem zaznamenaly také půjčovny lodí. Přestože jde zatím celkově o mírný nárůst, rekordem se může chlubit řeka Sázava, kterou loni splulo 85 tisíc vodáků, což je o 6 tisíc více než v roce 2023. Návštěvnost se zvedá i v okolí vodních cest. Turisté tak využívají široké nabídky výletů, návštěvy památek nebo služeb v okolí vody.

Ve středních Čechách jsou příznivé podmínky pro vodní turistiku. Díky splavné Labsko-vltavské vodní cestě má destinace nejdelší síť vodních cest v Česku. V regionu je 501 kilometrů splavných vodních cest i vodáckých řek. Vodní nádrže Slapy a Orlík nabízejí široké možnosti trávení vícedenní dovolené, provozování vodních sportů a koupání. Obdobně je tomu také



na polabských pískovnách. Českým fenoménem je vodácká tradice spojená s trampingu. Ve středních Čechách mají ideální podmínky řeky Sázava a Berounka s bohatou nabídkou kempů a půjčoven. Zároveň jsou v regionu zajímavé turistické cíle spojené s vodou.

Středočeský kraj propaguje nejenom vodní turistiku, ale pomocí dotačního programu podporuje také rozvoj vývazí, kempů nebo zázemí pro vodáky a cyklisty. „Z dotačního programu na podporu doprovodné infrastruktury cestovního ruchu byly v loňském roce podpořeny například vývaziště pro vodáky ve Zruči nad Sázavou nebo kombinované zázemí pro rekreační lodě a cyklisty na Proboštském jezeře u Brandýsa nad Labem. Kromě toho Středočeský kraj rovněž spolupracuje s Ředitelstvím vodních cest ČR na budování nových veřejných přístavišť na Labi a Vltavě. Na nová přístaviště v Čelákovicih a Poděbradech v letošním roce naváže otevření dalších v Nymburce, Kolíně a Brandýse nad Labem. Věřím, že tyto investice zvýší atraktivitu plavby na středním Labi a podpoří růst návštěvnosti i v dalších sezónách,“ uvedl Václav Švenda, radní pro oblast kultury, památkové péče a cestovního ruchu Středočeského kraje.

Kromě řeky Sázavy se daří navyšovat počty vodáků na atraktivních úsecích řeky Jizery, a to okolo Mnichova Hradiště nebo Mladé Boleslavi, kde plulo přes 1200 vodáků. Nárůst o 20 % vykazuje i další středočeská řeka Berounka, kterou loni splulo přes 36 tisíc vodáků. Na Berounce a Sázavě také dochází k postupnému zlepšování infrastruktury pro vodáky, a to jak v kempu, tak na řece samotné.

„Také v naší půjčovně lodí na Sázavě jsme loni zaznamenali nárůst počtu vodáků. Máme radost z toho, že se jim na Zlaté řece líbí, že se sem vracejí, a dokonce jich i mírně přibývá. Nemalý podíl na tom mělo počasí; letní měsíce byly slunečné, teplé, a přitom v řece byl dostatek vody pro příjemné a pohodové splutí,“





doplnila Anna Holubová ze sázavské Půjčovny lodí Samba.

Provozu motorových rekreačních plavidel se dařilo na středním Labi, kde došlo k mírnému nárůstu. Konkrétně plavební komorou v Poděbradech loni proplulo 750 rekreačních lodí, což je o několik desítek více plavidel než v předešlém roce. Tento i příští rok se nese na vodních cestách, zejména na Labi, ve znamení nových přístavišť realizovaných Ředitelstvím vodních cest ČR. Podle jejich údajů navštívilo nová přístaviště v Čelákovcích a Poděbradech přes 600 lodí, což je více než dvojnásobek oproti sezóně 2023, během níž byly uvedeny do provozu.

Oproti tomu na Vltavě byl zaznamenán v roce 2024 mírný pokles, například štěchovickou plavební komorou proplulo 1218 rekreačních lodí, což představuje meziroční pokles o více než 200 plavidel. Snížení návštěvnosti výrazně ovlivnily povodně v měsíci září a také dočasné vyřazení plavební komory Hořín z provozu z důvodu požáru. Také na Vltavě přibýlo loni nové veřejné přístaviště v Davli, které zaznamenalo již první sezónu rekordní návštěvnosti 360 plavidel, tedy více než nová přístaviště na Labi. Tento výsledek není překvapivý, protože vodní turisté Labe zatím objevují, ale Vltava jižně od Prahy patří mezi tradiční cesty pro rekreační plavbu.

Celkem se na motorových rekreačních lodích z půjčoven prošlo na Labsko-vltavské vodní cestě ve Středočeském kraji v roce 2024 přes 2000 členů posádek. Trend ukazuje zvýšený zájem o lodní půjčovny, především u skupin rodiny s dětmi. Zároveň vznikají jak nové půjčovny, tak chartery, díky kterým se dá očekávat navyšování podílu zahraničních návštěvníků.

Vodní turistika je důležitou součástí nabídky cestovního ruchu v regionu. Turisté mířící do středních Čech mohou využít celou řadu možností, jak na řeku vyplout. Díky atraktivním lokacím v okolí řek je možné také rozvíjet ekonomiku v okolí vodních toků. Ať už jde o propojení zážitku na vodě s pěším výletem, cyklovýletem, návštěvou památek, muzeí a využití dalších služeb

v okolí. Středočeská centrála cestovního ruchu v loňském roce spustila nový turistický produkt pod názvem Pustit k vodě, který je zaměřen právě na aktivní pobyt u vody i na vodě ve středních Čechách. Vytvořen byl také web pustitkvo.cz, který nabízí praktické tipy na výlety, služby a zážitky na vodě i v jejím okolí.

„Návštěvníkům tak můžeme nabídnout komplexní a pestrý dovolenou až na několik dní. Marketingová kampaň k produktu Pustit k vodě poběží i v letošním roce, především před hlavní turistickou sezónou. Snažíme se propagovat jak známé lokality, tak nová místa a atraktivní trasy. Letos se dá očekávat, i díky novým přístavištím a zlepšování infrastruktury, vyšší návštěvnost středočeských vodních cest, vodáckých řek i vytiženost půjčoven lodí. Kampaň Pustit k vodě a naši partneři v regionu tomu budou maximálně napomáhat,“ dodal Jakub Kulhánek, ředitel Středočeské centrály cestovního ruchu.

FOTO: Středočeská centrála cestovního ruchu
autor: Ondřej Soukup



www.strednicechy.cz

@DestinaceStredniCechy
 @VisitCentralBohemia

www.pustitkvo.cz

www.facebook.com/pustitkvo
 www.instagram.com/pustitkvo



BYDLENÍ NA HAUSBÓTECH: SVOBODA NA VODNÍ HLADINĚ



Představte si probuzení za jemného pohupování vln, první ranní kávu s výhledem na rozlehlou vodní hladinu a pocit naprosté svobody. To vše nabízí bydlení na hausbótu – unikátní způsob života, který přináší nejen romantiku a spojení s přírodou, ale také praktické výhody moderního bydlení.

Trend, který dobývá svět

Bydlení na hausbótech si získává stále větší popularitu nejen ve světě, ale i u nás. Stále více lidí hledá alternativy k tradičnímu bydlení, které by jim umožnily únik od každodenního shonu, přitom však neomezovaly jejich komfort. Hausbóty jsou skvělou volbou nejen pro ty, kteří touží po dobrodružství a blízkosti přírody, ale i pro ty, kteří chtějí uniknout vysokým cenám nemovitostí ve městech.

Komfort a technologie na vodě

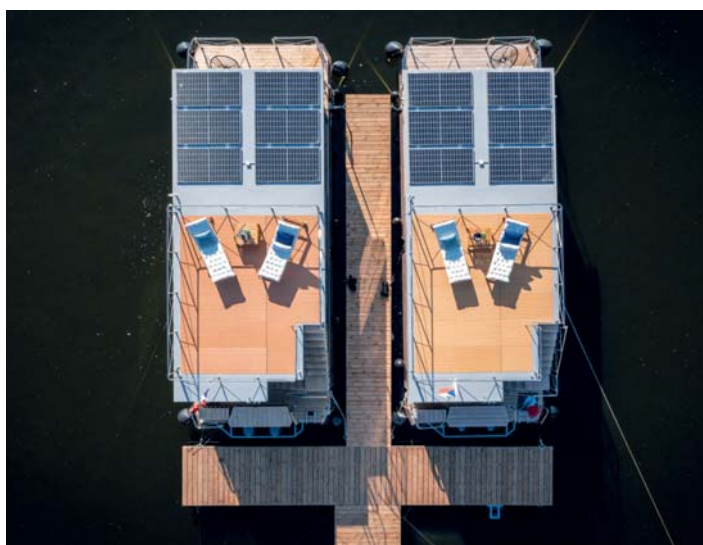
Moderní hausbóty už dávno nejsou jen plovoucí chaty s minimálním vybavením. Dnes se jedná o plnohodnotné domovy s veškerým komfortem. Naše hausbóty jsou vybaveny nejmodernějšími technologiemi, které zajišťují nejen pohodlné bydlení, ale také ekologický provoz.

V našich plovoucích domech naleznete prostorné interiéry s kvalitním nábytkem, plně vybavené kuchyně, moderní koupelny a terasy s nádherným výhledem. Díky solárním panelům, filtraci vody a ekologickým řešením je pobyt na vodě nejen příjemný, ale i šetrný k přírodě.

Probuzení na vodní hladině – zážitek, který si můžete dopřát

Pokud si chcete vyzkoušet, jaké to je žít na vodě, nabízíme vám jedinečnou možnost pronájmu hausbótu v naší Marině Labe. Strávit noc na vodní hladině Píšťanského jezera je neopakovatelná.





telný zážitek, který vám umožní poznat kouzlo tohoto způsobu života bez nutnosti dlouhodobé investice.

Naše Marina Labe se nachází v krásném prostředí s výbornou dostupností. Nabízíme nejen ubytování na našich hausbótech, ale také veškerý komfort včetně restaurace, sportovních aktivit a možností výletů do okolí. Stačí si rezervovat pobyt a zažít ten nezapomenutelný pocit probuzení na hladině řeky.

Proč si vybrat naše hausbóty?

Naše společnost se specializuje na výrobu hausbótů s důrazem na kvalitu, udržitelnost a moderní design. Při výrobě využíváme odolné a ekologické materiály, které zajišťují dlouhou životnost a nízké provozní náklady. Každý hausbót navrhujeme tak, aby splňoval individuální potřeby našich zákazníků – ať už hledají rekreační objekt, trvalé bydlení nebo investiční příležitost. Kromě výroby nabízíme i odborné poradenství a servis. Pomůžeme vám s výběrem ideálního modelu, jeho financováním a umístěním. S námi získáte nejen kvalitní plovoucí domov, ale i plnou podporu při jeho provozu.

Budoucnost bydlení na vodě

S rostoucími cenami nemovitostí a touhou po svobodě se bydlení na vodě stává stále atraktivnější možností. Nejenže nabízí unikátní životní styl, ale také ekologický a finančně dostupný způsob bydlení. Naše hausbóty spojují pohodlí, technologie a přírodu. Ať už toužíte po vlastním hausbótu, nebo si chcete jen na chvíli vyzkoušet život na vodní hladině, jsme tu pro vás. Přijďte si vyzkoušet, jaké to je probudit se s výhledem na klidnou řeku a nechat se unášet pohybem vody.



 **Hausbóty Labe**™



Tel.: +420 733 543 273
www.hausbotylabe.cz

KONTAKTUJTE NÁS JEŠTĚ DNES
A ZAŽIJTE BYDLENÍ
NA HAUSBÓTU NA VLASTNÍ KŮŽI!

Baťův kanál se prodlužuje: lodě doplují až do Hodonína



Martina Netřebová – SWIETELSKY



Jez a plavební komora Rohatec – Sudoměřice

Výstavba čtrnácté plavební komory na Baťově kanálu mezi Rohatcem a Sudoměřicemi míří pomalu do finále. Společnost BAŤŮV KANÁL, tvořená firmami SWIETELSKY stavební a Metrostav DIZ, zde realizuje velký projekt, který prodlouží splavnost vodní cesty o sedm kilometrů – až do Hodonína. Dokončení stavby je plánováno na podzim 2025, první lodě by měly do nového úseku vplout na jaře 2026. Letošní plavební sezóna na Baťově kanálu bude zahájena už 1. května.

Plavební komora překoná výškový rozdíl 2,7 metru a spolu s přilehlým jezem umožní propojení Baťova kanálu s řekou Moravou. Stavba je výjimečná i svou komplexností – kromě samotné komory a jezu zahrnuje také dva nové mosty, rozšíření koryta říčky Radějovky i vznik ekologicky cenného biokoridoru. V prosinci 2024 proběhla montáž technologií a hradících konstrukcí. Všechna vrata plavební komory jsou vzpěrná, tedy složená ze dvou křídel, která jsou po zavření „vzepřena“ proti vodě tak, že tvoří mírnou špičku. Vrata horního ohlaví jsou nižší než vrata v dolním ohlaví. Jedna vrátně (křídlo) vrat horního ohlaví váží 2 700 kg. Vrata v dolním ohlaví jsou zdvojená. Vrátně na dolním ohlaví váží 3 600 kg a 3 900 kg. Větší z obou dolních vrat budou sloužit jako protipovodňová a budou se používat pouze jako povodňová uzávěra.

„Komora je z naší strany stavebně dokončena, osazena vrata a nyní probíhá zapojování pohonů a postupné odzkoušení jednotlivých částí. Paralelně probíhají práce například na provozním

objektu a podkladních vrstvách zpevněných ploch v areálu komory. Stavba nyní přechází do fáze technologických montáží a příprav na zkušební provoz, který je plánován na podzim letošního roku,“ říká Lubomír Mik, vedoucí projektu Metrostav DIZ.

Úsek koryta Radějovky v délce 800 metrů byl prohlouben a rozšířen na 6 metrů, což umožní bezpečné proplutí rekreačních lodí. Tento úsek navíc tvoří česko-slovenskou státní hranici, čímž se posiluje i přeshraniční turistická spolupráce. Stavba je navržena s ohledem na ochranu životního prostředí – vedle nové vodní infrastruktury vzniká biokoridor s výsadbou zeleně a obnovenou vodotečí, který zvýší biodiverzitu a odstraní migrační bariéry.

„Nyní intenzivně pracujeme na zaústění říčky Radějovky do Moravy. Následně budeme napouštět Baťův kanál tak, aby v květnu mohla nerušeně běžet plavební sezóna. Současně dojde k napuštění prostoru horní rejdy až k horním vratům nové plavební komory,“ sdělil David Noga, stavbyvedoucí SWIETELSKY stavební s.r.o.

Celkové stavební náklady dosáhnou výše 339,8 mil. Kč bez DPH, z toho prodloužení vodní cesty s plavební komorou činí 262 mil. Kč bez DPH a oprava jezu Sudoměřice 77,8 mil. Kč bez DPH. Stavební náklady financuje Státní fond dopravní infrastruktury České republiky. Baťův kanál tak získává nový význam – nejen jako technické dílo, ale také jako páteř turistické infrastruktury regionu.



Plavební komora překonává výškový rozdíl 2,7 metru



Modernizace jezu Sudoměřice na jižním konci Baťova kanálu



Rozšířené koryto říčky Radějovky

Baťův kanál připraven na zahájení hlavní plavební sezóny 2025



Povodí Moravy, s.p. dokončilo přípravu vodní cesty Baťův kanál na hlavní plavební sezónu 2025. Od konce minulých plavebních sezón byla veškerá činnost zaměřena na bezprostřední odstraňování následků povodně v září 2024, následně pak na opravy, údržbu a přípravu plavební cesty na bezproblémový průběh plavební sezóny 2025.

Novinkou pro letošní rok je dokončení komplexní opravy další plavební komory, tentokrát ve Veselí nad Moravou. Cílem Povodí Moravy, s.p. je postupná modernizace všech plavebních komor, které byly postaveny ve třicátých letech minulého století, financovaná ze zdrojů Státního fondu dopravní infrastruktury.

Z počátku letošního roku Povodí Moravy na celém úseku plavební cesty provedlo zdravotní probírky doprovodného břehového porostu. Jednalo se především o likvidaci suchých a poškozených stromů, náletových dřevin, keřového porostu a rákosu z plavební dráhy. Těsně před zahájením nové plavební sezóny byla vyčištěna horní i dolní ohlaví (prostory chodu vzpěrných vrátní a nápuštěných zařízení) na všech 13 plavebních komorách, odtěženy dnové sedimenty v rejdách a provedena

standardní údržba a seřízení technologií plavebních komor.

Letošní hlavní plavební sezónu zahájíme 1. 5. 2025 v Kroměříži, cíli budoucího severního prodloužení Baťova kanálu.



Komplexní oprava plavební komory Veselí nad Moravou

Manipulace s těžkými břemeny na vodě i po zemi

Společnost LODĚ HELIOS má dlouholetou zkušenost s přepravou těžkých břemen nestandardních rozměrů za použití pontonových systémů na vodních tocích v ČR i Evropě. Zajišťujeme vlastní manipulaci, potřebné výpočty, projektovou dokumentaci i nutná povolení. Jedná se o unikátní řešení modulárních pontonových multifunkčních systémů naší výroby, které nemají konkurenční řešení. Tuto technologii lze použít ve stavebnictví, nejčastěji při stavbě mostů a lávek, dále pro potřeby armády a samozřejmě v krizových situacích, například při povodních. Transport a manipulace s pontony jsou velmi snadné, pontony jsou přepravitelné běžnými dopravními prostředky na standardním nákladním automobilu nebo železničním vagonu. Manipulace na místě a umístění na vodní plochu probíhá pomocí běžného jeřábu. Pontony vynikají univerzální skladebností – lze je skládat do tvarů dle potřeby s ohledem na konkrétní účel použití.

PMSS – PONTONOVÝ MULTIFUNKČNÍ STAVEBNICOVÝ SYSTÉM

Základním prvkem je systém PMSS. Je balastovatelný, vybavený nájezdy, el. centrálou EC 30kVA, vodními čerpadly, hydraulickými a el. vratky a hydročerpadly. Pro práci techniky na vodě jej lze stabilizovat pomocí hydraulických opěr do dna. Tím se z plovoucího nosiče stane pevná podpora pro stroje, jako jsou jeřáby, manipulátory, beton pumpy a další. Nosnost nosiče se dimenzuje dle potřeby počtem pontonů v soulodí. Přesný pohyb po vodě na krátké vzdálenosti je zajištěn pomocí navigátorů, na delší vzdálenosti pak transport remorkéry.

MPHS – MODULÁRNÍ PODPĚRNÝ HYDRAULICKÝ SYSTÉM

Dalším prvkem je modulární podpěrný hydraulický systém MPHS, který je koncepčně novým technicky unikátním řešením dočasných podpěrných konstrukcí. Může měnit svoji výšku při

plném zatížení. Jednotlivé podpěry jsou tvořeny pevnými ocelovými moduly, jež se vzájemně pevně sepnou vlastními konstrukčními prvky bez nutnosti použít spojovací materiál. Použití je do výšky zdvihu od 2 do 24 m při únosnosti každé jednotlivé podpěry do 300 t. Tento systém může být použit samostatně na pevné ploše nebo v kombinaci s PMSS jako hydraulická plovoucí podpěra.

ŠIROKÉ MOŽNOSTI VYUŽITÍ NAŠICH SYSTÉMŮ

Komplexní systém je pak možné využívat zejména při výstavbě a rekonstrukcích mostů, rovněž také při diagnostice stavu mostních konstrukcí, dále při úpravě terénu břehů, stavbě či opravách vodních děl, čištění vodních toků či nádrží, a to jak



Přeprava mobilního jeřábu na pontonech PMSS s hydraulickými nohami při montáži nosné konstrukce lávky HolKa v Praze



Přesun původních nosných konstrukcí při výstavbě nového železničního mostu v Čelákovících



Přeprava lávky pomocí pontonů PMSS ve městě Münster, Německo

při běžné údržbě, tak i při výjimečných stavech (např. povodně, záplavy). Pontony lze využít i k přepravě těžké mechanizace a jeřábů, při stavbách prováděných z vodní hladiny. Dále je možné systém využít jako plovoucí zařízení pro civilní účely (např. plovoucí výstavní plocha, plovoucí pódium pro hudební a kulturní akce) či vojenské účely (ženižijní mostní konstrukce a provizoria). Pontonové sestavy lze využít též jako přívoz a plovoucí nosiče. Všechny uvedené multifunkční systémy se mohou vzájemně kombinovat a doplňovat včetně výsuvných drah pro pozemní přesuny. Jejich využití má minimální nároky na čas a počty pracovníků.

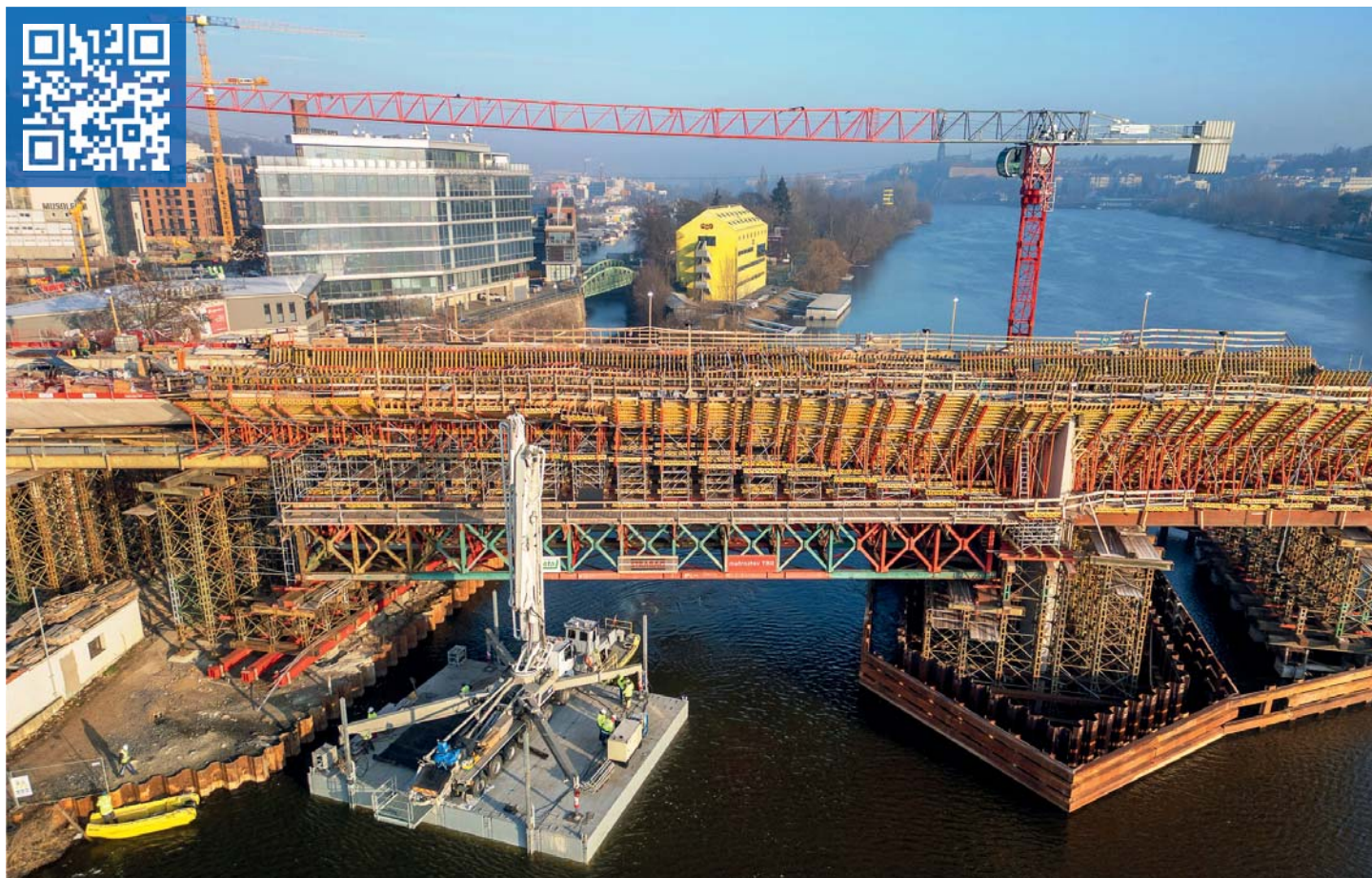
LODĚ HELIOS
www.lode-helios.cz



Přesun nosné konstrukce o váze 300 tun pro výstavbu nového Dvoreckého mostu v Praze



Přeprava nosné konstrukce pro výstavbu Dvoreckého mostu



Přeprava betonové pumpy na pontonech PMSS s hydraulickými operami pro betonáž Dvoreckého mostu v Praze

Definitivní uzávěr plavebního kanálu Troja

Celková přestavba a rozšíření ÚČOV na Císařském ostrově, etapa č. 0008 – Kompenzační opatření

Ing. Pavel Nejdí – vedoucí projektu, STRABAG Water s.r.o.

STRABAG
WORK ON PROGRESS



Celkový pohled na staveniště uzávěru plavebního kanálu Troja (stav březen 2025)

Na Císařském ostrově v Praze probíhá realizace „Definitivního uzávěru plavebního kanálu Troja“, která se pomalu, ale jistě blíží svému konci. Stavební práce započaly v prosinci 2023 a dokončení stavby je naplánováno na září 2025. Investorem je Hlavní město Praha, pro které stavbu zajišťuje Pražská vodohospodářská společnost a.s. Zhotovitelem je „Společnost ÚČOV – kompenzační opatření“ tvořená firmami STRABAG Water s.r.o. a STRABAG a.s.

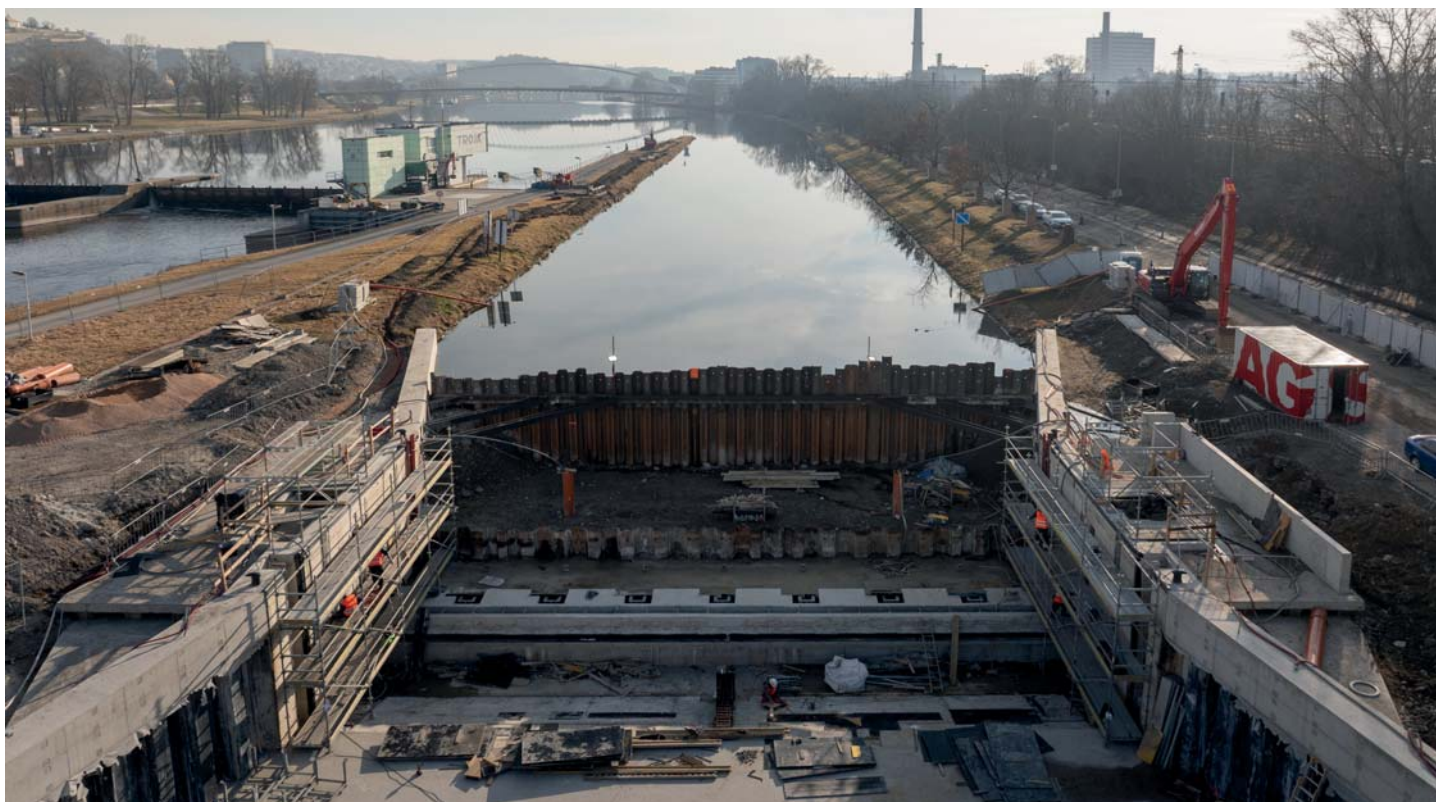
Uzávěr plavebního kanálu Troja patří ke kompenzačním opatřením vyvolaných realizací Nové vodní linky (NVL) Ústřední čistírny odpadních vod (ÚČOV) na Císařském ostrově. Po dokončení NVL došlo při průtoku velkých vod k ovlivnění odtokových poměrů v Trojské kotlině. Jedním z opatření je částečné provedení povodňových průtoků plavebním kanálem Troja a plavebními komorami Podbaba, které byly dosud při takových průtocích uzavřeny. Úlohou uzávěru je umožnit plné otevření vrat plavebních komor před příchodem vysokých povodňových průtoků a po jejich opadnutí zajistit uzavření plavebního kanálu Troja v jeho horní části tak, aby byla umožněna revize plavebních komor, jejich eventuální vyčištění od nánosů a po zpětném uzavření komorových vrat uvedení celé soustavy do normálního provozního režimu.

Jako hradící konstrukce bude sloužit ocelová trubková klapka poháněná hydromotorem, který bude v případě potřeby dovezen k šachtám. Klapka je dělená na dvě poloviny a je osazena do břehových křídel a spodní stavby. Samotná klapka je uchycená mezi dva betonové břehové pilíře. Od břehových pilířů jsou vytvořeny náběhy ve formě křídel ze štětovnicových stěn, které plynule navazují na stávající břehy plavebního kanálu. Uzávěr bude za běžných průtoků ve Vltavě sklopen na dno plavebního kanálu, což znamená, že nebude viditelný.





Detail stavební jímky uzávěru (stav březen 2025)



Detail stavební jímky s betonáží uzávěru (stav březen 2025)

Průběh výstavby je rozdělený na 3 etapy. V etapě č. 1 byly nejprve na obou březích kanálu vybudovány tzv. pracovní plošiny ze štětovnicových stěn. Díky tomu nedošlo k přerušení plavebního provozu a zbylé činnosti v této etapě mohly být prováděny za sucha. Následovalo provádění předvrtů vyplněných jílovcem a beranění štětovnic jímek strojen a budoucích trvalých štětovnic křídel. Uvnitř jímek strojen se provedly zemní práce na úroveň základové spáry 172,6 m.n.m., tedy přibližně 7 m pod původní terén. Po dokončení zemních prací se plynule přešlo k betonážím železobetonových strojen. Jedná se o mohutné konstrukce na obou březích, ve kterých bude ukryta strojní technologie a společně s klapkami budou přehrazovat kanál. V průběhu této etapy zhotovitele nemile překvapily zářijové povodně, kvůli kterým musely být přerušeny veškeré práce a kompletně vyklizeno celé staveniště.

Následující etapa č. 2, která spočívá v odstavce plavebního kanálu, je nejzásadnější a zároveň kritická část celého projektu. V pevně stanovených termínech od 1.11.2024 do 30.4.2025 došlo k zastavení plavby na Trojském kanále, který byl pomocí štětovnicové stěny v celé šířce přehrazen a následně přes plavební komory v Podbabě vypuštěn. Vypouštění kanálu se uskutečnilo ve dnech 27.-29.11., a to podle platných předpisů, dohodnutých podmínek a za stálého ekologického dozoru, který měl za úkol na bocích a na dně kanálu sběr a následný

záchranný transfer kriticky ohroženého velevruba malířského, středně velkého sladkovodního mlže. Při vypouštění museli být také v permanenci zástupci rybářů, kteří vyháněli ryby směrem k otevřeným plavebním komorám a uvízlé ryby odchyťovali. V této etapě se dokončily železobetonové konstrukce ve dně plavebního kanálu, a také ostatní stavební práce navazující na břehové části stavby. V dubnu, tedy v závěru plavební odstavky, budou osazeny vlastní pohyblivé části uzávěru, které budou řádně vyzkoušeny a nastaveny v rámci komplexních zkoušek. Při provádění zkoušek bude již kanál postupně zpětně plněn vodou tak, aby bylo možné 1. května 2025 obnovit plavbu Trojským kanálem.

V poslední etapě realizace budou již probíhat pouze dokončovací práce na levém břehu (u Stromovky) a na pravém břehu (Císařském ostrově). Ty budou spočívat v dokončení břehového opevnění, realizaci komunikace a dlažby a také instalaci osvětlení.

Definitivní uzávěr plavebního kanálu Troja

- **Technické parametry:** zrcadlově symetrická dvojice klapky s vodorovnou osou otáčení umístěnou ve dně, materiál ocel S355
- **Rozměry:** šířka uzávěru 22,5 m, maximální hrazená výška 4,1 m
- **Počet klapky:** 2
- **Typ zařízení:** pohyblivý klapkový uzávěr



3D model definitivního uzávěru plavebního kanálu Troja



*někdo nám strom touhy podetnul
vylitou vodu do dlaní neposbíráš
věčný kohout
jen o smrti křičí
já vím
mlč
tam za Nebeskou branou
tam sejdeme se zas*

Jaroslav Hovorka

S bolestí v srdci oznamujeme
že nás dne 29. ledna 2025 opustil ve věku 89 let milovaný tatínek

pan

Ing. Pavel Neset

Poslední rozloučení proběhne v pátek 7. února 2025 ve 13:00
v Obřadní síni krematoria Ostrava.

Jeho ostatky budou uloženy do rodinného hrobu
na hřbitově v Praze – Bubenči.

Martina a Pavel Mossóczy
dcera s manželem

S lítostí se loučíme s vodocestným odborníkem, který až do konce svého života usilovně prosazoval rozvoj vodní dopravy na střeoevropských vodních cestách a i ve vysokém věku byl aktivní jak jen mohl. Na následující straně otiskujeme jeho článek z roku 2018 "Vraťme se ve vodní dopravě k odkazu otců zakladatelů ČSR", který symbolizuje jeho urputnou snahu k rozvoji našeho oboru.

Redakční rada časopisu Vodní cesty a plavba

Vraťme se ve vodní dopravě k odkazu otců zakladatelů ČSR

Ing. Pavel Neset, CSc.

V letošním jubilejním roce bychom si měli připomenout, co naši zakladatelé republiky T. G. Masaryk, M. R. Štefánek a E. Beneš znamenali pro rozvoj plavby a vodních cest. **Masarykovské heslo – potřebujeme cestu k moři** – prakticky uskutečňoval Beneš, když jako ministr zahraničí zastupoval ČSR na Versailleské mírové konferenci a na dalších mezinárodních fórech, kde prosadil nejen hranice republiky v historických mezích, ale zasadil se o hranici ČSR na Dunaji od Děvína po ústí Ipelu a tím vznikly podmínky pro československé přístavy na Dunaji. Na základě mezinárodních úmluv vznikl mezinárodní statut Labe a Vltavy po Negrelliho viadukt. Umožnila mu to jeho angažovanost a spojenci oceňovaná pracovitost. Versailleská mírová smlouva se v části XII, hlavě třetí, článcích 331 až 345 zabývá plavebním provozem na Labi a Odře. Prohlašuje obě řeky za mezinárodní. Článek 339 určil Německu, jako poražené zemi, odevzdat část vlečných parníků, člunů a materiálu mocností sdruženým a spojeným, které o dalším postoupení jmenovaného zařízení rozhodnou prostřednictvím stanovených rozhodčích. Na Labi a Odře to řešil americký arbitr W. D. Hines, který svým rozhodnutím ze dne 14. 8. 1921 přisoudil Československu lodní park a materiál pro provozování plavby na Labi. Tím mohla vzniknout v červnu 1922 Československá paroplavební akciová společnost Labská. V červnu 1922 byla na Dunaji obdobně založena Československá plavební akciová společnost Dunajská a obě zahájily provoz.

Na Odře byl dohodnut rovnoprávný přístup ČSR, Polska a Německa k plavbě po této řece s platností od ústí Opavy po Štětín. Československá plavební akciová společnost Oderská byla založena až k 1. 1. 1924, která převzala a provozovala oderský lodní park přisouzený arbitráží Československu. Tím byl umožněn vznik československých plavebních podniků na Dunaji, Labi a Odře. Na Odře dodnes chybí splavnění úseku z Kožle do Ostravy po ústí Opavy. Po druhé světové válce v roce 1952 jsme Odru opustili, přestože polská plavba nastolila svůj rozvoj a později dosáhla na Odře významných výkonů. Na Odře se uskutečnil pokus napravit tuto chybu. Z iniciativy Vítkovických železáren se uskutečnil návrat přepravy zboží na Odru v roce 1975 s využitím malých lodí z překladiště v Kopytově za příznivých vodních stavů. Bylo nutno provést údržbu koryta řeky především v úseku nad ústím řeky Olše a provizorně splavnit práh na kanálu Ulgi v Ratiboři. Protože úpravy nebylo možné trvale zabezpečit, byly plavby ukončeny v roce 1981.

Na Labi po roce 1989 nastal útlum, který se dodnes nepodařilo překonat. Na Dunaji po státní rozluce Slovensko ztratilo původní zázemí a spádovou oblast v Česku a tím slovenská plavba ztratila svou výkonnost. Nepříznivě zapůsobila válka po rozpadu Jugoslaviie. Záleželo našim volným zástupcům na udržení odkazu našich otců zakladatelů v plavbě? Chybí jim historické povědomí a odpovědnost za udržení a rozvoj plavby a vodních cest. Lobbing v parlamentu nepřináší výsledky. Místo toho postupně opouštíme nabyté pozice. Bohužel naše následné generace odkaz zakladatelů opouští a ustupují, kde se dá. Zatímco zakládající státy EU si plavbu pěstují a rozšiřují.

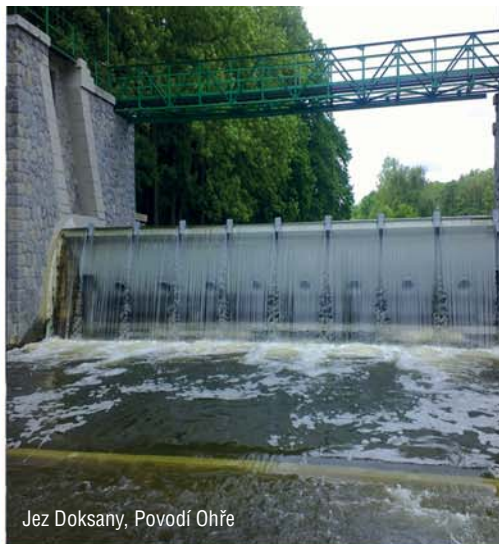
Vývoj přinesl do našich krajín mnoho překážek ohrožujících rozvoj plavby a vodních cest, především z důvodů ochrany životního prostředí. Je prokázáno, že plavba z dopravních oborů nejméně ohrožuje životní prostředí, jako jsou minimální provozní emise, minimální hluk, malá nehodovost a hospodárnost přepravy s nejmenším vlivem na znečištění vody a přitom je plavba prezentována ekology jako největší příčina zhoršování životního prostředí. V debatách pokusy o uznání přínosů plavby životnímu prostředí byly vždy odmítnuty s poukazem na veřejné mínění. Cestou k realizaci toho Masarykovského – potřebujeme cestu k moři – hledejme ve změně myšlení lidí. Myšlení lidí ovlivňují především média.

Příkladem dobré práce s médii je Baťův kanál, kde dávají prostor rozhlasu i televizi k uspořádání zábavných i poučných pořadů při jakékoliv příležitosti. Působí tam významně i baťovský fenomén. Podobné akce by se měly pořádat i na horní a střední Vltavě, na Labi včetně středního Labe a též na Moravě a Odře. Na Odře je to zvlášť potřeba. Tradiční podpora průmyslu se vytrácí a převažuje skepse i mezi těmi manažery, kterým by Odra měla sloužit. **Musíme pracovat na veřejném mínění. Jakákoliv příležitost je dobrá. Politici, když mají nějaký problém, tak se ptají veřejného mínění. To dříve bylo na naší straně. Ve školách se přestalo mluvit o potřebách ekonomiky a převládla filosofie pro životní prostředí i mediální vyžití.** Nejdůležitější jsou změny v myšlení lidí, ale jak toho dosáhnout! Je potřeba označit lživé postuláty ekologických spolků za nepravdy a lži, které nejsou vědecky doloženy. Přitom jsou akceptovány státní správou i soudní mocí a tím brzdí potřebný investiční rozvoj.

Prezident M. Zeman si uvědomil, že plavba a vodní cesty mají i dnes význam pro rozvoj ekonomiky země a že stále platí masarykovské heslo hledejme cestu k moři. Uvědomil si, že je třeba plavbu udržet při životě, o její rozvoj pečovat a hledat tu masarykovskou cestu k mořím. Tou cestou je projekt vodního koridoru D-O-L. Važme si odkazu našich otců zakladatelů Masaryka, Beneše a Štefánika pro náš obor vodních cest a plavby a pečujme o něj.



Masarykovo zdymadlo



Jez Doksany, Povodí Ohře



Plavební komora Hluboká nad Vltavou, ŘVC ČR



Jez Hněvkovice, ŘVC ČR



Plavební komora na jezu Hněvkovice, ŘVC ČR



Vrata plavební komory Hněvkovice



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



Molo Smíchov

Život není takový – je úplně jiný (97)

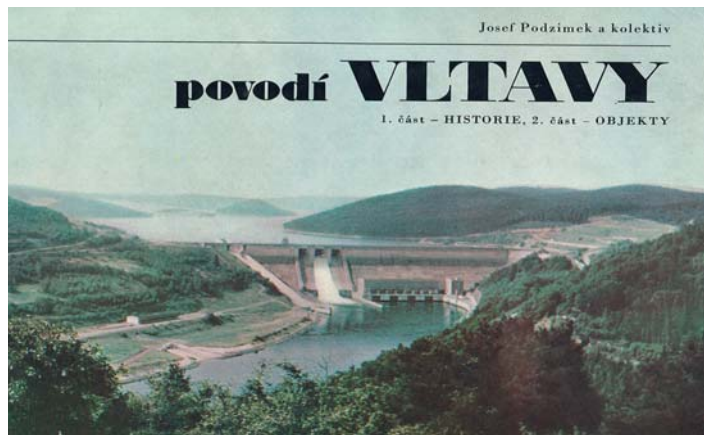
Ing. Josef Podzimek

*Žena umí odpustit,
ale nikdy nezapomene na to,
že odpustila.*

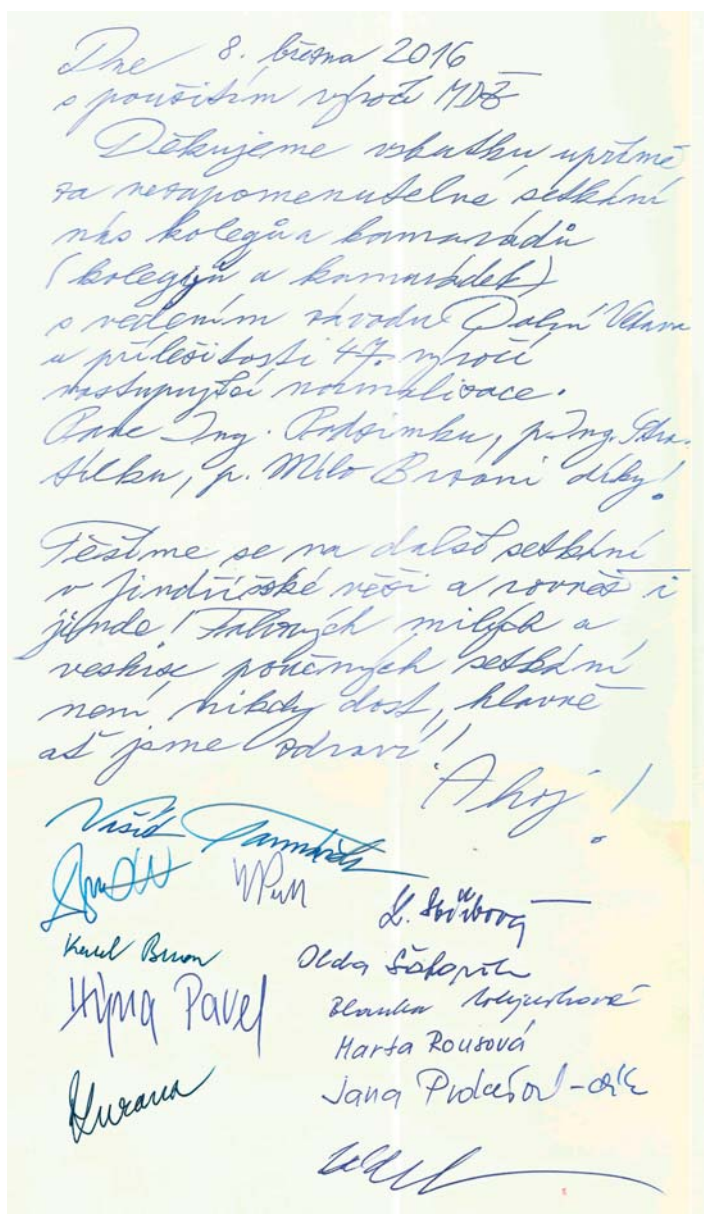
France

*Jen nebe a peklo
zná tajemství ženského srdce.*

Goethe



Jak začít. Letos je desáté výročí, kdy užší vedení závodu Dolní Vltava oslavuje MDŽ – Mezinárodní den žen v Jindřišské věži.



*V některých případech
je žena o mnoho prozíravější
než stovky mužů.*

Lessing

*Největší předností některých mužů
je jejich žena.*

Sandová

Ještě v roce 2014 jsme se sešli o dva dny dříve, ale pak vždy jsme dodržovali den 8. března.

Také jsme vždy rozeslali stejnou pozvánku. Letos poprvé na pozvánce chybí jméno Míla Brzoň, už není mezi námi.

Letos nás přišlo celkem 9. Po tolika letech to je dost.

Chyběl sice generální ředitel RNDr. Petr Kubala, ale je mu odpuštěno, neboť nám poslal tolik dárků – knížek, kalendářů i firemních časopisů Racek, že se nám točila hlava.

Ale než přijdu k jádru dnešního jednání, přiznám se, že jsem hledal ve všech svých

knížkách aforismů alespoň jeden o MDŽ. Neuspěl jsem. Tak alespoň článek z novin MF Dnes o MDŽ. A už k hlavnímu tématu dnešní porady užšího vedení závodu Dolní Vltava.

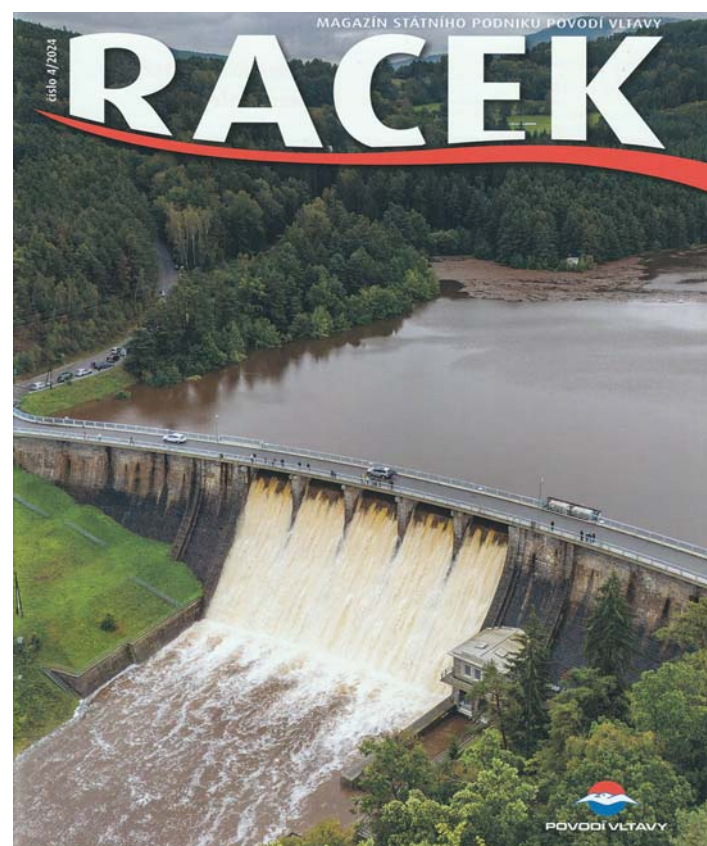
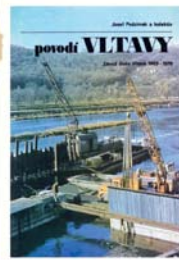
Pozvánka

na přátelskou poradní širšího vedení
ZÁVODU DOLNÍ VLTAVA,
která se bude konat při příležitosti 45. výročí
nastupující normalizace
v prostorách Jindřišské věže, Praha 1
dne 6. března 2014 v 15.00 hodin.

Josef Podzimek
vedoucí závodu

Jiří Stratílek
vedoucí provozu

Miloslav Brzoň
hlavní stavbyvedoucí



Čtvrtina žen ve Sněmovně a jediná ve vládě: ať žije MDŽ!

Martin Tuček
psychiatri a publicista



Zitřejší Mezinárodní den žen je svátek věnovaný právům žen a světovému míru. Proč míru? Protože před 111 lety uvrhly hrstky vousatých státníků pár přezbrojených velmocí svět do katastrofy. Když ztráty dosáhly dvou milionů, sešel se na jaře 1915 mezinárodní mírový kongres žen v Amsterodamu, aby protestoval proti vražednému barbarství. A následně, 8. března 1917, průvod stávkujících žen pomohl svrhnout carský režim. Ani pak se ale žen na názor nikdo neptal, takže v květnu oslavíme 80. výročí od konce katastrofy ještě horší - její začátek zpečetila domluva dvou mužů s kníry, na konci zbyly miliony vdov a sirotků.

A tak to pokračuje dosud, byť dnes rozhodují mužové hladce oholení. Bylo pár výjimek - ženy, jako izraelská Golda Meirová, indická Indira Gándhiová a Britka Margaret Thatcherová, vládly státům s jadernými arzenály. Ve srovnání s většinou mužů, o nichž víme, že dnes rozkazují jaderným raketám v celkem devíti státech světa, působí však jako vzory moudrosti a rovnováhy. Zisky světového zbrojního průmyslu mezitím dosáhly rozpočtu chudšího kontinentu a vý-

sledek je takový, jaký vidáme každý večer u televizních obrazovek.

Zde můžete, milé ženy, právem říci: s tím my nemáme nic společného, to se raději celého MDŽ zřekneme! Počkejte však: právě proto, že za uvedené pranic nemůžete, navíc rodíte a vychováváte děti, chcete mít určité rovné šance - a dosud v mnoha ohledech nemáte. Ve společnosti je vás biologicky přes 50 %, v ČR ve věku nad 65 let o 8 % více. Přesto jsou vaše příjmy nižší obecně, vaše důchody v průměru o pětinu.

Sám jako lékař léčím starší a staré paní a vím, že jsou schopny vyjít opravdu s málem, dokud tělesné nebo duševně nezemdlí: někdy ale zemdlí i proto, že na sobě musí tak hrozně šetřit. Stáří nás čeká všechny, jde o to, aby bylo důstojné. Mohlo by vás, milé ženy, zajímat, že ve Sněmovně jste dosud zastoupeny jen 25 %, ve vládě nepochopitelně ženou jedinou. Česko není výjimkou: v celé EU předsedají ženy vládám jen v Itálii, Dánsku a Litvě - a předsedají jim důstojně.

Od politiky stěží někam utečeme, snažme se k ní tedy přistupovat tak, že samo slovo je odvozeno od řeckého „polis“, tedy společná obec: účast ve slušné politice může ženským zájmům jen prospět. V podzimních volbách zkuste překonat oprávněné pochyby: kandidujte aktivně, volte hojně - a na volebních lístcích kroužkujte velmi vybíravě!

Požádal jsem všechny své spolupracovníky, aby odpověděli na tři otázky, které vytvořil Tomáš Kolařík, šéfredaktor našeho časopisu Vodní cesty a plavba, který jste dostali s tím, že v příštím čísle otiskneme odpovědi. Přemýšlel jsem, jak Vaše odpovědi seřadit, když je MDŽ. Tak napřed ženy podle abecedy, pak muži podle abecedy. Chybí moje odpovědi, neboť já o Vltavě píši pořád v knihách i v časopisu, a odpověď mé ženy Hany, která do Dolní Vltavy nepatří, i když tyto schůzky v Jindřišské věži vymyslela a ráda se s námi schází. I nyní se nám tam oběma moc líbílo.

Otázky zněly:

- 1) Letos je rok Vltavy. Jaký máte vztah k Vltavě po tolika letech?
- 2) Co Vás na Vltavu přivedlo?
- 3) Těší Vás současný stav?

odpovědi:

Zuzana Feiferová – technik Povodí Vltavy, projektant a figurant na měření přehrad (v důchodu)

- 1) Ten nejlepší...
- 2) Narodena a vyrostla jsem v Podskalí, u Vltavy jsem prožila roky, takže po základce jasná volba: průmyslovka Dušní – vodohospodářské stavby a po maturitě na umístěnku Labe-Vltava. Kolegové Podzimek, Strakoš, Brzoň a pak postupně další až do dneška. Zkrátka kamarádi od vody.
- 3) V něčem ano, v něčem ne.

Jana Prokešová – sekretářka

- 1) Vltava – řeka mého života. Jako mladá jsem se do ní chodila koupat do Žlutých lázní.
- 2) Do Povodí Vltavy jsem nastoupila v roce 1969 – to byla alespoň pro mne, nejhezčí pracovní i osobní roky.
- 3) Současný stav Vltavy – pořád je to krásná a poetická řeka, nejen pro umělce.

Marka Rousová – vedoucí zásobování

- 1) K řekám jsem měla vždy kladný vztah.
- 2) Při procházkách se svým pejskem.
- 3) Současný stav je dobrý.

Blanka Volejníková – úsekový technik Sázava III

- 1) Stejný jako po celých 40 let zaměstnávání a nezapomenutelné vzpomínky.
- 2) Nutnost zaměstnání po škole – a velké štěstí v nástupu k Labe-Vltava.
- 3) Moc mě netěší současný přemnožený stav lodí, hluk a nepořádek v Praze – jiné úseky nemohu posoudit.

Karel Beran – vedoucí jezny Klecany

- 1) Stále bydlím u Vltavy, kde jsem na jezu i pracoval, takže mám k této krásné řece kladný vztah.
- 2) Potřeboval jsem byt. Na jezu v Klecanech jsem dostal práci a byt. Pracoval jsem zde 42 let.
- 3) Těžká otázka, ale přeci něco Vltava je teď čistější, než když jsem pracoval na hradlovém jezu.

Jiří Stratílek – emeritní vedoucí provozu závodu Dolní Vltava

- 1) K Vltavě mám vztah kladný a vřelý. Již za studií jsme Vltavu mnohokrát sjížděli a mám na to krásné vzpomínky.
- 2) Vodáctví a od roku 1965 práce na Labe-Vltava a Povodí Vltavy.
- 3) Těší mě podstatně čistší voda a jako vodohospodáře také nové stavby na Vltavě.

Vašek Tomášek – emeritní úsekový technik

- 1) Protože jsem křtěný Vltavou a Rokytou, mám k oběma vztah neustále vřelejší.
- 2) Přijít vodě na chuť a posléze zjištění že mě vltavská voda celý život živila.
- 3) Při pohledu na opravený Staroměstský jez určitě.

Končím. Bylo nám s Vámi moc, ale moc fajn. Je to neuvěřitelné, ale slíbili jsme si, že se opět sejdem za rok na MDŽ. Tak schválně, kolik nás bude.



Porada širšího vedení závodu Dolní Vltava 6.3.2015



Porada širšího vedení závodu Dolní Vltava 6.3.2025

PODZIMEK & S Y N O V É



Developerský projekt bytového domu W16, Třešť



Návštěvnícké centrum Bernard, Humpolec



Unikátní bednění klenby historického domu, Thunovská, Praha

Zal. 1896
PODZIMEK
129



Výcvikové středisko policie, Třešť

Stavíme pro Vás již 127 let

www.podzimek.cz

Vltavská vodní cesta,

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



Vodní dílo Hluboká nad Vltavou



Vodní dílo Hněvkovice – přehrada



Vodní dílo Hněvkovice – jez



Vodní dílo Orlík



Vodní dílo Slapy



Vodní dílo Štěchovice