

Historie splavnění Vltavy

Plavba na Vltavě byla provozována od pradávna, podle některých historických pramenů již v sedmém století. Dlouhou a pestrou historii má úprava střední Vltavy. Dílčí pokusy a návrhy na splavnění nejvodnatější české řeky se datují již od středověku. Myšlenkou propojení Vltavy s Dunajem a pozvednutí tím Prahy na středisko evropského obchodu se zabýval již Karel IV. Veškeré úsilí o hospodářské využití Vltavy v té době bylo zaměřeno na voroplavbu a plavbu. Po řece se dopravovala zejména sůl, kámen a dřevo.

První ucelený projekt na splavnění Vltavy z Českých Budějovic do Mělníka byl vypracován v roce 1894 firmou Lanna - Vering. Tento projekt řešil splavnění toku 33 nízkými stupni - jezy o výšce 2 až 4 m s plavebními komorami pro lodi nosnosti 600 až 700 tun.

Po vydání „Vodocestného zákona“ v roce 1901 úsilí o splavnění Vltavy ještě zesílilo. Další projekt, respektive studie, kterou vypracovala vodocestná expositura v roce 1910, řešila splavnění mezi Českými Budějovicemi a Mělníkem tentokrát 35 stupni s plavebními komorami pro malé typy lodí pouze do 300 tun.

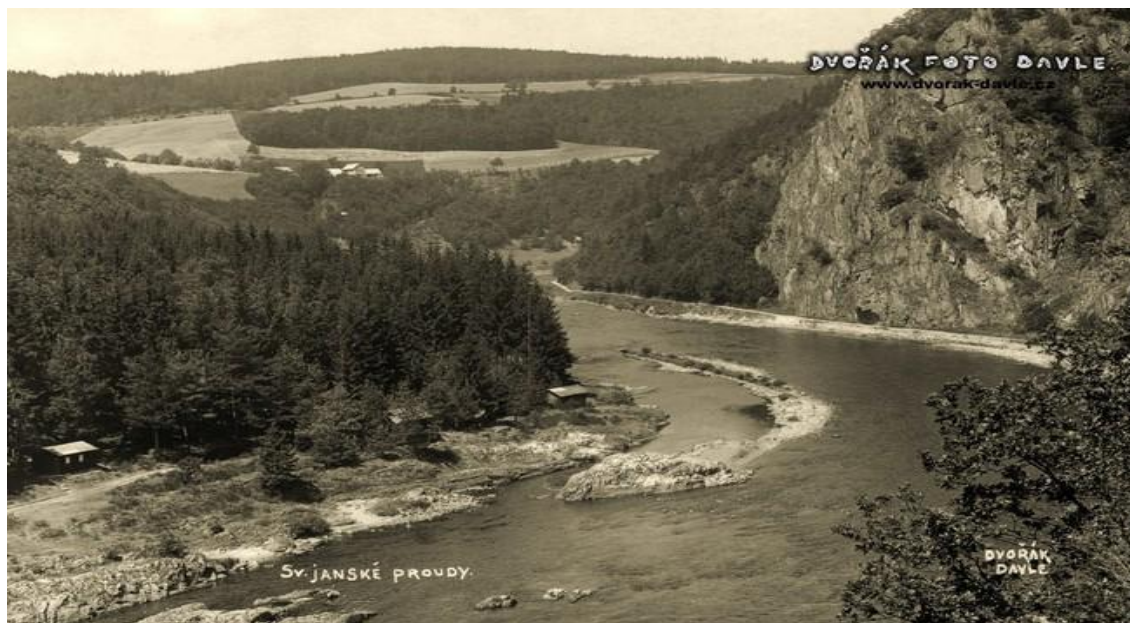
Teprve studie splavnění a využití vodní síly, vypracovaná vodocestnou expositurou v Praze v roce 1911, přihlíží také k využití vodní energie. Bohužel opět naprosto nedostatečným způsobem (První zákon o „soustavné elektrifikaci“ byl vydán v našich zemích teprve v roce 1919). Vliv potřeb využití vodní energie se však již v tomto řešení úprav střední Vltavy projevuje tím, že k překonání celkového spádu mezi Prahou a Budějovicemi, což je 190 m, je voleno jen 20 stupňů tak, že několik stupňů (5) dostupuje spádu 20 m.

Za povšimnutí z té doby stojí i další námět (rovněž z roku 1911) na řešení úprav střední Vltavy vysokými přehradami od inženýra Rudouše. Tento námět na svou dobu smělý a velkorosý byl vlastně východiskem řešení střední Vltavy po první světové válce. Základem celé středovltavské soustavy měly být dvě vysoké přehradu u Slap a u Orlíka. Tento námět nebyl ve své době brán vážně, neboť nevycházel ještě z potřeb doby, kterou o desetiletí předbíhal.

Obrat ve vývoji a řešení středovltavských úprav nastal po první světové válce. Střetávají se dva hlavní hospodářské zájmy. Zájem plavby, do té doby dominující a nový zájem energetický, který se dynamicky uplatňuje při každém novém řešení úprav Vltavy. Z roku 1922, pochází řešení úprav řeky navrhované inženýry Hromasem a Štěpánem. Řešili trať Vltavy mezi Prahou a Českými Budějovicemi 10 stupni, z nichž největší – 70 m vysokou přehradu - navrhovali asi 1 km nad nynějším štěchovickým zdymadlem. Toto řešení se již přiblížilo řešení současnému. Ve své době však narazilo na veliké překážky, neboť nevyřešilo úspěšně možnost plavby a svými vysokými náklady se vymykalo tehdejšímu hospodářskému možnostem. Projekt „Hromasův a Štěpánův“, vyvolal vleklý 10 let trvající spor o vltavské přehradu, zejména o jejich nejučelnější řešení podle měřítek té doby.

Na jedné straně stál tak zvaný úřední projekt, vypracovaný vodocestným ředitelstvím v Praze skupinou projektantů vedených inženýrem Bartovským, na druhé straně uvedený projekt Hromasův a Štěpánův a další alternativní projekty (Ing.Záruby-Pfefermanna, Ing.Kobzy a Ing. Baziky) z roku 1925. Díky této rozepři se teprve třicet let po vydání vodocestného zákona začínala realizovat první větší středovltavská stavba - zdymadlo u Vraného nad Vltavou. Stavěl se v podstatě vyrovnávací stupeň a přitom ještě nebylo rozhodnuto jak vysoká přehrada bude vybudována u Štěchovic.

O vltavské přehradě a hydrocentrály se tehdy vedly opravdové boje. Výsledkem uvedených sporů byla skutečnost, že se stavbou druhé velké přehradě, u Štěchovic, bylo započato až v roce 1938, tedy těsně před druhou světovou válkou. Byla to jedna z mála staveb, kterou němečtí okupanti nezastavili, neboť očekávali od urychleného dokončení této stavby hospodářské posílení zázemí. Stavba však byla zcela dokončena až v roce 1945. Štěchovické vodní dílo tedy nacistům užitek nepřineslo.



Svatojánské proudy



soutok Vltavy a Sázavy v Davli

Na konci války nastává také nová éra ve vývoji úprav střední Vltavy. Odborníci v té době dochází k závěru, že je nutno vybudovat co největší vodní díla (přehradě), která by akumulovala velké zásoby vody pro jejich další hospodářské využití a zlepšení vodohospodářských poměrů na Vltavě i dolním Labi. Z diskusí tehdy vyplynulo dnešní řešení největších vodních staveb na Vltavě, jako jsou přehradě

Slapy a Orlický náhon na střední Vltavě a Lipno na horní Vltavě.

Novým požadavkům nemohl vyhovovat dříve navržený slapský stupeň vysoký 37,4 m, s akumulacím objemem jen 60 mil. m³. Pro vybudování vysoké přehradě na nově stanovené vzdutí musel být vytipován nový profil i z geologických důvodů. Protože však vodní dílo Slapy muselo navazovat na konec vzdutí již vybudovaného vodního díla u Štěchovic, bylo nutno hledat náhradní profil v blízkosti dříve uvažovaného místa. Na základě obsáhlých diskusí bylo rozhodnuto vybudovat vodní dílo Slapy ve Svatojánských proudech. Úzké údolí, ve kterém je přehrada situována, si vynutilo netradiční umístění elektrárny přímo pod přelivy. Již při rozhodování o Slapské přehradě došlo k přelomu v otázce plavby. Na stupních ve Vraném i ve Štěchovicích jsou vybudovány plavební komory pro přepravu lodí 1000 – 1200 tun. Původním záměrem v těchto případech bylo uvažované propojení Vltavy s Dunajem. Propojení obou řek se ukázalo velmi problematické a finanční nároky na stavbu zdvihadla pro lodě s větším výtlačkem neúměrné. U Slapské přehradě (dokončena v r. 1955) bylo už tedy projektováno pouze zařízení pro lodě o výtlačku 300 tun.

Nejvýhodnějším dalším stupněm kaskády by byla vysoká přehrada na konci vzdutí slapské nádrže. Geologické a morfologické poměry tomuto záměru však nevyhovovaly. Vhodné místo pro vysokou přehradu se našlo až o 11 km výše. Proto byly vybudovány stupně dva – vodní dílo Kamýk a nejvyšší stupeň Vltavské kaskády (spád 70,5m) – Orlický náhon. Délka jeho vzdutí je 70 km, sahá až k Týnu nad Vltavou. S přípravnými pracemi bylo započato na podzim roku 1954 a do plného provozu bylo vodní dílo uvedeno v roce 1962. Stavbou Orlické a Kamýcké přehradě byla výstavba vodních děl ve středním Povltaví završena.

Nejnovějšími stupni Vltavské kaskády vybudovanými v letech 1986 – 1991 jsou vodní díla Hněvkovice a Kořensko. O stupni Hněvkovice se uvažovalo už bezprostředně po 1. světové válce. Ale až po rozhodnutí vybudovat jadernou elektrárnu u Temelína bylo nutné zabezpečit technologickou vodu výstavbou nádrže na Vltavě. S ohledem na výrazné změny průtoku pod VD Hněvkovice způsobované provozem vodní elektrárny bylo pod soutokem Lužnice s Vltavou ve vzdutí nádrže Orlický náhon vybudováno vodní dílo Kořensko. Jeho účelem, mimo jiné, je stabilizace hladiny vody v Týně nad Vltavou. U levého břehu je umístěna plavební komora pro lodě do nosnosti 300 tun.

V rámci projektu spolufinancovaném EU probíhají od r. 2008 práce na splavnění části Vltavy mezi Českými Budějovicemi a Týnem nad Vltavou. Mezi koncem vzdutí vodního díla Kořensko a hrází VD Hněvkovice se nachází jez Hněvkovice. Zachování, úprava nebo zrušení tohoto jezu bylo předmětem několika variant předkládaných projektů. Odborníci se však nejvíce přiklání k variantě zachování tohoto jezu a k vybudování plavební komory na něm (měla by být vybudována do r. 2013).

Dokončení vltavské vodní cesty v úseku České Budějovice - Hluboká nad Vltavou (v rámci projektu spolufinancovaném EU) se skládá mj. ze souboru na sebe navazujících staveb, a to zajištění plavební hloubky 1,6 m po celé délce a modernizací jezů a stavbou plavebních komor (jez Hněvkovice, hráz VD Hněvkovice, jez v Hluboké nad Vltavou a Českém Vrbném) a výstavba koncového přístaviště Lannova loděnice. Vše by mělo být zrealizováno do r. 2013.

