

WASSERSTRASSEN
UND
BINNENSCHIFFFAHRT

WATERWAYS
AND
INLAND NAVIGATION

VODNÉ CESTY VODNÍ CESTY A PLAVBA

4
2025

32. Plavební dny - Litoměřice



Vydává

PLAVBA o.p.s.
A VODNÍ CESTY



Ministerstvo dopravy

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



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



STÁTNÍ PLAVEBNÍ SPRÁVA
Jankovcova 4, PO BOX 28, 170 04 Praha 7
www.sps.gov.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

metrostav CZ

www.metrostavCZ.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



LABSKA
strojná a stavební společnost s. r. o.

Kunětická 2679
Pardubice 530 09
www.labska.cz

STRABAG
WORK ON PROGRESS

[WWW.strabagrail.cz](http://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; Vojtěch Bártek; Ing. Pavel Cenek;
Ing. Lukáš Drahozal; Ing. Petr Forman; Ing. Lubomír Fojtů;
Ing. Jiří Friedel; Ing. Petra Gruberová; 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: 32. Plavební dny - exkurze na VD Střekov
a pohled na konferenční sál v Litoměřicích

Autor: Tomáš Kolařík

OBSAH

Odborná konference 32. PLAVEBNÍ DNY V LITOMĚŘICÍCH

doc. Dr. Ing. Pavel Fošumpaur 2

Batův kanál – 30 let obnovy vodní cesty

Ing. Pavel Cenek 5

Oprava jezu Sudoměře,

zaústění Radějovky do Moravy – změny při realizaci

Ing. Richard Kuk 10

SWIETELSKÝ – OBRAZEM: Jak se stavěla plavební komora

Rohatec – Sudoměře 15

Legislativní aspekty popovodňové údržby vodních cest

Ing. Mgr. Petr Náhlavský 18

Osazení pevného plavebního značení na dolní Vltavě

Ing. Martin Král 21

Programové prohlášení vlády České republiky 22

Aktuality Ředitelství vodních cest ČR

Ing. Jan Bukovský, Ph.D. 23

Nový klapkový jez na Dyji: technický unikát s ekologickým přínosem

Ing. Lubomír Mik 26

Život není takový – je úplně jiný (100)

Ing. Josef Podzimek 28

Odborná konference

32. PLAVEBNÍ DNY V LITOMĚŘICÍCH

doc. Dr. Ing. Pavel Fošumpaur – předseda Českého plavebního a vodocestného sdružení



Účastníci konference na palubě parníku Labe po exkurzi na VD Střekov

Ve dnech 23.–25. září 2025 se v Litoměřicích uskutečnily 32. Plavební dny, které uspořádalo České plavební a vodocestné sdružení společně se Slovenským plavebním kongresem pod organizační patronací státního podniku Povodí Labe. Akce se konala pod záštitou ministra dopravy ČR Mgr. Martina Kupky a ministra zemědělství ČR Mgr. Marka Výborného. Hostitelem se stalo Kulturní a konferenční centrum Litoměřice, jehož historické prostory gotického hradu poskytly celé konferenci důstojnou a inspirativní atmosféru.

Na konferenci bylo přítomno 172 účastníků především z oblasti plavby a vodního hospodářství. Účastníci konference svou aktivní účastí přispěli k jejímu zdárnému průběhu. Ze zahraničních účastníků se konference tradičně ve větším počtu zúčastnili kolegové ze Slovenska.

Na konferenci se projednávala tato témata:

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.

K jednání byl připraven sborník obsahující 18 odborných příspěvků, které se svou věcnou náplní ve většině případů shodují s tématy konference a v ostatních případech velmi dobře doplňují širokou problematiku plavby a vodních cest. Na vlastním jednání vystoupilo 22 odborníků zejména z oblastí vzdělávání, projektování, realizace a správy vodních cest, hydrotechnického výzkumu vodních děl, jakož i komerční a rekreační plavby, a to z České i Slovenské republiky.

Slavnostní zahájení konference proběhlo 23. září v 18:30. Účastníky přivítal předseda Českého plavebního a vodocestného sdružení doc. Pavel Fošumpaur, který společně s předsedou Slovenského plavebního kongresu Ing. Vladimírem Novákem konferenci oficiálně zahájil.

Doc. Fošumpaur připomněl historii Plavebních dnů sahající až na přelom 60. a 70. let minulého století a zdůraznil jejich význam pro výměnu zkušeností mezi odborníky z České a Slovenské republiky. Současně rekapituloval vývoj záměru zlepšení plavebních podmínek na dolním Labi, včetně přípravy plavebního stupně Děčín.

Slavnostního zahájení konference se osobně zúčastnil ministr dopravy České republiky Mgr. Martin Kupka, který podpořil rozvoj vnitrozemských vodních cest včetně realizace plavebního stupně Děčín a vyjádřil optimismus při hledání kompenzačních opatření vlivu této stavby na životní prostředí. Následně vystoupil v zastoupení českého ministra zemědělství Mgr. Marka Výborného vrchní ředitel Sekce vodního hospodářství Ing. Aleš Kendík. Závěrem vystoupil generální ředitel Povodí Labe, s. p., Ing. Marián Šebesta, který přivítal všechny přítomné za správce labské vodní cesty a hlavního organizátora konference.

V rámci kulturního programu vystoupil populární chlapecký sbor z Litoměřic „Páni kluci“, na který navázal mužský sbor „Páni z Kalicha“. Účastníky velmi příznivě hodnocený kulturní program uzavřelo vystoupení Elišky Lüftnerové s jazzovým, swingovým a šansonovým repertoárem.

Druhý den konference dopoledne proběhly dva jednací bloky řízené doc. Pavlem Fošumpauem a Ing. Vladimírem Novákem. Byly předneseny strategické referáty o rozvoji vodních cest v České republice a na Slovensku. Za českou stranu vystoupil ředitel odboru vodní dopravy Ministerstva dopravy Ing. Bc. Evžen Vydra, Ph.D. a ředitel Ředitelství vodních cest ČR Ing. Lubomír Fojtů. Za Slovenskou stranu vystoupil předseda Slovenského plavebního kongresu Ing. Vladimír Novák a doc. Ing. Ľudovít Možiešik, Ph.D., ze Slovenské technické univerzity. Vystoupení ředitelky Státní plavební správy Mgr. Kláry Němcové bylo zaměřené na problematiku vývoje evidence plavidel jiných než malých od účinnosti zákona o vnitrozemské plavbě. Zkušenosti se vzděláváním v oblasti vodní dopravy na Slovensku prezentoval doc. Ing. Martin Jurkovič, Ph.D., z Žiliny.



Pohled na město Litoměřice a hrad ve kterém se konference uskutečnila

ské univerzity. Velmi zajímavá byla rovněž přednáška Ing. Vlastimila Pažourka, ředitele Oblastního muzea v Děčíně, který vystoupil s historií hydrologických památek a tzv. hladových kamenů na Děčínsku.

Odpoledne se uskutečnila odborná exkurze na vodní dílo Střekov (Masarykovo zdymadlo), dokončené v roce 1936. Účastníci dorazili autobusy na levý břeh, kde exkurze začala prohlídkou rybního přechodu, následně mohli obdivovat strojovnu stavidlového jezu. Byla předvedena ukázka manipulace s tabulemi pomocí původní strojní technologie včetně podrobného výkladu ve velině. Účastníci postupně přešli strojovnou na pravý břeh k oběma plavebním komorám a nastoupili do historického kolesového parníku Labe, který je dopravil až do přístaviště v Litoměřicích. Všichni účastníci si plavbu velmi užili díky krásnému slunečnému počasí a nádherným podzimním výhledům do okolí střekovské zdrže. Součástí plavby bylo také hromadné focení účastníků na palubě, které organizoval ředitel obecně prospěšné společnosti Vodní cesty a plavba Bc. Tomáš Kolařík, a proplavení plavební komorou na vodním díle Lovosice.

Po návratu z exkurze se účastníci konference sešli na společenském večeru v prostorách hradu Litoměřice s expozicí českého vinařství.

Třetí den konference byly na programu opět dva jednací bloky, které řídili Ing. Petr Forman a doc. Ludovít Možiešik. Zařazeny byly příspěvky o spolehlivosti labské vodní cesty v Německu a v ČR. Za společnost Aquatis vystoupil na toto téma Ing. Michael Trnka, CSc. a Ing. Richard Kuk a za ČVUT doc. Pavel Fošumpaur. S tématem také úzce souvisela přednáška Ing. Petra Svobody o přepravě nadrozměrných komponent pro jaderné elektrárny. Účastníci velmi zaujala přednáška ředitele Závodu Střední Morava Ing. Pavla Cenka o historii a obnově Baťova kanálu, která shrnula významný rozvoj této rekreační vodní cesty za posledních 30 let. Přednáška Ing. Romana Borse a Ing. Marka Molnára se věnovala údržbě plavební



Pohled do přednáškového sálu hradu Litoměřice (Městská kulturní zařízení Litoměřice)

dráhy na Dunaji. O historii, přítomnosti a budoucnosti vodního díla Smíchov referovala Ing. Markéta Komárková a Ing. Jiří Friedel z Povodí Vltavy. Ing. Mgr. Petr Náhlavský z Povodí Labe shrnul zkušenosti správce labské vodní cesty s popovodňovou údržbou z legislativního pohledu.

Následně přednesl Ing. Michael Trnka, CSc. za návrhovou komisí závěry konference 32. Plavebních dní, které byly přítomnými účastníky jednomyslně schváleny. Závěry konference reflektují hlavní diskutovaná témata a účastníci konference jimi deklarují svoji podporu připravovaným strategickým projektům a koncepcím pro rozvoj vnitrozemských vodních cest v ČR a SR.

Ve svém závěrečném vystoupení pozval předseda Slovenského plavebního kongresu pan Ing. Vladimír Novák na 33. Plavební dny, které se budou konat ve dnech 22. 9.–24. 9. 2027 ve Slovenské republice. V posledním proslovu na konferenci poděkoval doc. Fošumpaur všem přítomným za účast na konferenci a označil ji za úspěšnou, o čemž svědčil velký zájem účastníků o přednášky a exkurzi. Poděkoval organizačnímu týmu státního podniku Povodí Labe. Jmenovitě generálnímu řediteli Ing. Mariánu Šebestovi a technickému řediteli Ing. Pavlovi Řehákovi, který organizaci celé konference řídil. Dále poděkoval předsedovi Slovenského plavebního kongresu Ing. Vladimíru Novákovi za vynikající spolupráci při pořádání konference. Následně se uskutečnila tisková konference pro novináře s četnými mediálními ohlasy.

ZÁVĚRY KONFERENCE S MEZINÁRODNÍ ÚČASTÍ 32. PLAVEBNÍ DNY 2025

Ve dnech 23. až 25. 9. 2025 se v Litoměřicích v České republice konaly 32. plavební dny organizované Českým plavebním a vodocestným sdružením a Slovenským plavebním kongresem, pod organizační patronací státního podniku Povodí Labe a za úzké spolupráce dalších organizací z České republiky. 32. plavební dny se konaly pod záštitou ministra dopravy České republiky Mgr. Martina Kupky a ministra zemědělství České republiky Mgr. Marka Výborného.

O významu konference a aktuálnosti probíraných témat svědčí skutečnost, že slavnostního zahájení konference se osobně zúčastnili a přednesli projevy kromě předsedy Českého plavebního a vodocestného sdružení doc. Dr. Ing. Pavla Fošumpaura a předsedy Slovenského plavebního kongresu Ing. Vladimíra Nováka také tito čelní hosté:

Mgr. Martin Kupka – ministr dopravy ČR,
Ing. Aleš Kendík – vrchní ředitel Sekce vodního hospodářství ministerstva zemědělství ČR,
Ing. Marian Šebesta – generální ředitel Povodí Labe, státní podnik.

Na konferenci bylo přítomno 172 účastníků především z oblasti plavby a vodního hospodářství. Účastníci konference svou aktivní účastí přispěli k jejímu zdárnému průběhu. Ze zahraničních účastníků se konference tradičně ve větším počtu zúčastnili kolegové ze Slovenska.

Na konferenci byla projednávána tato témata:

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

Jednání konference bylo doplněno exkurzí na vodním díle Střekov a plavbou lodí po Labi zpět do Litoměřic. K jednání byl připraven sborník obsahující 18 odborných příspěvků, které se svou věcnou náplní ve většině případů shodují s tématy konference a v ostatních případech velmi dobře doplňují širokou problematiku plavby a vodních cest. Na vlastním jednání vystoupilo 22 odborníků zejména z oblasti vzdělávání, projektování a realizace vodních cest, hydrotechnického výzkumu vodních děl, rekreační plavby, a to jak z České republiky, tak ze Slovenské republiky.

Po přednesení přihlášených příspěvků a následné diskuzi byly přijaty tyto závěry:

1. Podporovat na všech úrovních státní správy i samosprávy, včetně zástupců politické sféry, zachování a rozvoj vodní dopravy jako nejekologičtějšího dopravního módu a k tomu vytvářet odpovídající předpoklady pro zajištění ekonomicky přijatelných vhodných plavebních podmínek zejména na dolním Labi v úseku Ústí nad Labem (Střekov) - Hřensko (státní hranice ČR/SRN), včetně potřebné infrastruktury.
2. Sledovat a podporovat co nejrychlejší schválení plnohodnotné Koncepce vodní dopravy na období let 2026–2035, která bude mimo jiné obsahovat výstavbu Plavebních stupňů Děčín a Přelouč II, jako základního koncepčního dokumentu pro rozvoj, provoz a údržbu plavby na území ČR.
3. Podporovat zajištění cílových parametrů Labské vodní cesty v souladu s Dohodou mezi vládou České republiky a vládou Spolkové republiky Německo o údržbě a rozvoji mezinárodní vnitrozemské labské vodní cesty.
4. Podporovat realizaci kompenzačních opatření se zohledněním zkušeností správce vodního toku a vodní cesty, eliminujících zásah výstavby Plavebního stupně Děčín na životní prostředí v rámci evropsky významných lokalit a podporovat rovněž následnou realizaci Plavebního stupně Děčín.
5. Podporovat zpracování technicko-ekonomické studie řešící potenciál možného prodloužení Oderské vodní cesty na území ČR do oblasti ostravské aglomerace.
6. Podporovat rekreační využití vodních cest a záměrů zlepšujících přitažlivost a bezpečnost vodní turistiky, jako jsou nové přístavy, zázemí a turistická infrastruktura, ale také nezbytné opravy a modernizace stávajících zařízení a provozních objektů vlastní vodní cesty.
7. Podporovat využití potenciálu vnitrozemské vodní dopravy v rámci zavedení a rozvoje city-logistiky v Praze na Vltavě i v dalších městech, včetně zachování a zlepšování dopravní dostupnosti přístavů.
8. Podporovat vzdělávání v oblasti vodního hospodářství a plavby na všech stupních vzdělávací soustavy, zejména na středoškolském a vysokoškolském stupni.
9. Podporovat propagaci rozvoje vodní dopravy jako ekologického a ekonomicky efektivního dopravního módu včetně objasňování jeho významu pro hospodářský rozvoj.
10. Podporovat modernizaci plavidel a případně výstavbu nových plavidel tak, aby mohla přejít na nízkoemisní, případně bezemisní pohony, souběžně s tím podpořit i budování příslušné infrastruktury.
11. Podporovat udržitelné financování provozu a údržby vnitrozemských vodních cest a staveb infrastruktury pro vodní dopravu, včetně obnovy plavidel a mechanizace pro údržbu vodních cest.
12. Podpora rozvoje ekologických módů dopravy jako klíčového prvku pro naplňování principů cirkulární ekonomiky.
13. Zrychlit úsilí a přijmout příslušná opatření pro dlouhodobé zlepšení parametrů plavební dráhy Dunaje v kritických úsecích.
14. Zrychlit úsilí o odstranění sedimentů ve zdrži Hrušov a v derivačním kanálu vodního díla Gabčíkovo.
15. Zahájit přípravu realizace vodního díla Kolárovo jako nezbytné podmínky pro uvedení dolního Váhu do plavebního provozu a hospodárné využití dosud realizovaných investic do vodních děl Králová a Selice.
16. Zahájit výzkumnou a projektovou přípravu vodního díla Sereď – významného energeticko-plavebního stupně, který je podmínkou splavnění Váhu v úseku Piešťany - Sereď.

Doporučuje se, aby výbor Českého plavebního a vodocestního sdružení a předsednictvo Slovenského plavebního kongresu seznámily s těmito závěry vrcholné představitelé příslušných ministerstev, a to včetně upozornění na rostoucí význam vodní cesty pro dovoz strategických surovin v období geopolitických změn vyvolaných válečnými konflikty v Evropě i ve světě.

Schváleno všemi účastníky konference v Litoměřicích dne 25. 9. 2025.

Příští 33. plavební dny se budou konat ve dnech 22. 9. – 24. 9. 2027 ve Slovenské republice.

autor fotografií: Tomáš Kolařík



Slavnostní zahájení konference 32. Plavební dny



Přednáška předsedy ČPVŠ Pavla Fošumpaura



Exkurze ve strojovně VD Střekov

Na následujících stranách otiskujeme vybrané příspěvky ze sborníku konference 32. Plavební dny:

Bařův kanál – 30 let obnovy vodní cesty

Ing. Pavel Cenek – ředitel, Závod Střední Morava, Povodí Moravy, s.p.



Výstavba Bařova kanálu

Vodní cesta, kterou dnes představuje 53 kilometrů vodních toků souvisle využívaných nejen turisty, je živým svědectvím o vývoji vodního hospodářství a krajiny v tomto regionu ve dvacátém století. Proto je určitě dobré si nejprve připomenout, na co jsme v roce 1995 navázali a v čem nám umění našich předků pomohlo a bylo příkladem toho, že pokud řešíme problémy věcně, s nezbytnou erudicí a respektem k souvislostem, máme velkou šanci dělat věci trvalé, funkční a užitečné.

Hned na začátku se musím přiznat k nepřesnosti v titulku. Obnova Bařova kanálu začala ve skutečnosti již ve druhé polovině osmdesátých let minulého století (jak zvláště toto slovní spojení zní nám mladým pamětníkům) znovu zprovozněním plavebních komor (zdyadel) severního úseku Bařova kanálu v režii Povodí Moravy, tenkrát ještě s myšlenkou na obnovu nákladní plavby. Ale přece jenom ten hlavní rozmach a rozvoj do dnešní podoby nastal až po roce 1995, v němž byl Bařův kanál nově vydaným Zákonem o vnitrozemské plavbě č. 114/95 opětovně zařazen mezi vodní cesty významné využitelné.

Trocha historie

Provedené protipovodňové vodohospodářské regulace řeky Moravy z počátku 20. století vyvolaly potřebu komplexního řešení území, které by v maximální možné míře zachovalo funkční procesy říční nivy. V roce 1927 převzalo tuto problematiku do svých kompetencí ministerstvo zemědělství, které počátkem krizových 30. let propojilo do společného záměru několik na první pohled nesouvisejících problémů – zajistit protipovodňovou ochranu území, pomoci sociální situaci v regionu prostřednictvím těchto prací a stabilizovat kolísající hladinu spodních vod pro zemědělství. Byla vyprojektována rozsáhlá závlahová soustava, kdy na páteřní závlahový kanál navazovala závlahová síť složená z nápuštných a odvodňovacích kanálů opatřených stavidly či vzdouvacími objekty.

Nezávisle na těchto plánech Ministerstva zemědělství bylo na



lokální úrovni se zvažovalo vybudování infrastruktury pro malou říční plavbu.

Mezi hlavní zájemce o výstavbu vodní cesty patřil největší podnikatelský subjekt v regionu – firma Bařa. Její zakladatel, Tomáš Bařa, jako propagátor propojení východní Moravy s dalšími tuzemskými i evropskými regiony, považoval za nejvhodnější takovou úpravu řeky Moravy, která by do budoucna umožnila bez větších zásahů využití jako mezinárodní vodní cesta. Myšlenka na výstavbu vodní cesty ale začala být ekonomicky reálnou až v okamžiku potřeby levné dopravy lignitu z vlastního dolu firmy Bařa v Ratíškovcích do Otrokovic. V červenci 1933 zveřejnila firma Bařa svůj záměr vybudovat mezi Otrokovicemi a Rohatcem plavební cestu a díky dalším jednáním a závazkům ministerstvo zemědělství problematiku malé lodní plavby do projektu závlahových úprav integrovalo.

Projekt byl Ministerstvem zemědělství na podzim 1934 schválen a 16. října 1934 byly zahájeny první práce, které byly s ohledem na sociální požadavky a nezaměstnanost minimálně mechanizované (obr. 1 a 2). Po dílčích zkušebních a ověřova-



Výstavba Bařova kanálu

cích plavbách proplula první loď celým plavebním kanálem až 3. prosince 1938. Plynulá plavba však začala teprve po zimní přestávce na jaře 1939. Vlečné čluny byly na kanálových úsecích tahány koňmi a později traktory, pohyb po říčních úsecích zajišťovaly remorkéry.



První nákladní plavby na Bařově kanále



Přístav Bařov (dnes Otrokovice)

Bařův kanál v letech 1938–1995

Po dokončení stavby na podzim 1938 získala firma Bařa padesátikilometrový plavební úsek Otrokovice–Rohatec do vlastní správy, stejně tak získala posléze od protektorátní vlády plavební koncesi pro řeku Moravu a její přítoky a také pro plavební kanál Otrokovice–Hodonín.

Další osud vodní cesty byl zásadně ovlivněn přechodem válečné fronty v závěru války, kdy byla během ústupu německých

vojsk zlikvidována řada objektů včetně poškození plavebních komor a jezů. Rozsah prací spolu s poválečným nedostatkem pracovních sil a materiálu měl za následek, že ani po třech letech rekonstrukčních prací se nepodařilo všechny objekty obnovit a cestu v plném rozsahu opravit.



Obnovení plavby na Bařově kanále v roce 1947

Znárodnění průmyslu pak znamenalo restrukturalizaci firmy a Bařův kanál pro svého nového provozovatele n. p. Svit fakticky ztratil původní ekonomický význam. V roce 1961 byl povoz vodní cesty pro neefektivitu ukončen. S konečnou platností ukončilo plavbu na Závlahovém a plavebním kanále Otrokovice – Rohatec Federální ministerstvo dopravy, které v roce 1972 vyjmulo plavební kanál v uvedeném úseku ze sledovaných vodních cest a převedlo jej pod správu Povodí Moravy.

Oba vybudované kanálové úseky však bez ohledu na plavbu nadále sloužily dalším původním účelům, které byly zachovány i po ukončení plavby, udržovací práce se ale zaměřovaly pouze na periodické čištění nejvíce se zanášejících částí.



Nefunkční vodní cesta

Tento stav trval až do poloviny 80. let 20. století, kdy se opět začaly objevovat iniciativy k obnově této téměř 30 let nevyužívané vodní cesty s využitím zejména pro dopravu štěrkopísků. Změnou politických podmínek v listopadu roku 1989 došlo k utlumení těchto požadavků a práce na obnově byly téměř zastaveny.



Stav Baťova kanálu na konci 80. let 20. století

Přesto v roce 1994 byla společnou iniciativou Povodí Moravy, Státní plavební správy Přerov a Ekotransmoravia a.s. zrealizována propagační plavba po řece Moravě v oblasti Uherského Hradiště s cílem ukázat a připomenout existující a částečně funkční vodní cestu v regionu. O rok později, v květnu 1995, připravily uvedené organizace nejen slavnostní otevření plavby v Uherském Hradišti, ale i nabídku na výletní plavby na úseku Uherský Ostroh – Veselí nad Moravou, které využilo více než 5 000 pasažérů.

Zdánlivě bezvýznamné propagační akce tak byly ve skutečnosti základem pro znovuoobnovení plavby na této jediné moravské vodní cestě, kterou opětovně do vodních cest významných využitelných, díky úsilí řady podporovatelů, mezi nimiž je třeba zmínit alespoň pány Ing. P. Formana, kpt. V. Kohna či Ing. J. Šlachtu, zařadil i nově vydaný Zákon o vnitrozemské plavbě č. 114/95, který nabyl účinnosti od 1. 10. 1995. Jedním z cílů, který se dnes již bezesporu naplnil měrou vrchovatou, bylo obnovit vodní cestu a vrátit na Baťův kanál plavbu jako přirozenou součást běžného života.

Pro úplnost je třeba připomenout, že Baťův kanál v té době neměl žádný přístav ani veřejné přístaviště, žádnou cyklostezku nebo jinou turistickou infrastrukturu. Ale měl nadšení snů a osvětlených starostů, a tak už v závěru roku 1995 vznikla nadace „Agentura pro rozvoj turistiky na Baťově kanálu“, založená městy a obcemi regionu s centrem ve Veselí nad Moravou, která se stala dalším důležitým subjektem v rozvoji a propagaci Baťova kanálu. Jejím cílem bylo zpřístupnit, mimo jiné i prostřednictvím plavby, hodnoty regionu, ať technické či historické, co největší veřejnosti. Paralelně se angažoval i Spolek na podporu Pomoraví, založený obcemi na obou stranách česko-slovenské hranice dokonce již v roce 1992

V roce 1996 pak vznikla na Baťově kanálu první ucelenější nabídka služeb pro turisty, byť její rozsah je z dnešního pohledu až úsměvný.

Baťův kanál v letech 1995–2025

Už v roce 1996 byla Povodím Moravy, a.s., prodloužena splavná část Baťova kanálu zprovozněním plavebních komor Veselí nad Moravou, Nedakonice a Kunovský les.

Postupná obnova a údržba Baťova kanálu byly správcem vodní cesty Povodím Moravy, závodem Střední Morava, nadále zajišťovány v původních parametrech z vlastních prostředků, v letech 1997 až 2001 však i v návaznosti na výše uvedený Zákon o vnitrozemské plavbě byly ze strany Ministerstva zemědělství poskytnuty první provozní dotace na opravy a provoz.

K 1. dubnu 1998 bylo Ministerstvem dopravy a spojů zřízeno Ředitelství vodních cest ČR, které v rámci Baťova kanálu zahájilo svou činnost rekonstrukcí a modernizací plavebních komor Uherský Ostroh a Vnorovy I. a II.

Vzhledem k nárůstu provozních, administrativních a inženýrských činností spojených činností vzniklo na podzim roku 1998 v rámci Povodí Moravy, Závod Střední Morava, středisko plavby, které bylo základem dnešního systému zajišťujícího provoz a údržbu Baťova kanálu.

Správní rada nadačního fondu Agentura pro rozvoj turistiky na Baťově kanálu rozhodla 3. května 2001 o založení Baťův kanál, o. p. s., která byla 23. ledna 2002 zapsána do rejstříku obecně prospěšných společností vedených Krajským soudem v Brně a zahájila svou činnost. Hlavním cílem nově vzniklé o.p.s. bylo vybavit návštěvníky informacemi před návštěvou regionu ať už přes telefonické centrum nebo internetové stránky, vydávat propagační (informační) materiály, pořádat propagační a zábavné akce pro veřejnost, později komunikovat přes sociální sítě. V rámci intenzivnějšího zapojení krajů do rozvoje Baťova kanálu převzaly od 1. ledna 2024 Zlínský a Jihomoravský kraj od Agentury pro rozvoj turistiky na Baťově kanálu práva a povinnosti zakladatele obecně prospěšné společnosti Baťův kanál, o.p.s. Tímto krokem se sjednotilo a zefektivnilo řízení rozvoje Baťova kanálu a posílila i role krajů.



Obnovení plavby na řece Moravě v Uherském Ostrohu

Stejně jako bez činnosti těchto organizací (Povodí Moravy jako správce vodní cesty zajišťujícího správu, provoz a investiční akce, Jihomoravský a Zlínský kraj mimo jiné zřizující Baťův kanál, o.p.s. zajišťující finální i marketingovou podporu turistického ruchu na Baťově kanálu, Ředitelství vodních cest rozvíjející veřejnou infrastrukturu vodní cesty, města a obce sdružené do dobrovolných svazků obcí a koncepčně řešící pobřežní a veřejnou infrastrukturu), které obnovovaly a rozvíjely technickou část vodní cesty, by nebyl její rozmach možný bez zapojení nadšených podnikatelů, ať už to byli provozovatelé lodní dopravy, nebo občerstvení, ubytování a další.

To všechno se pak odehrávalo v legislativním i podpůrném rámci státní správy (MZe, MD, MŽP, MMR, MV), za účasti SFDI a Státní plavební správy jako vykonavatele státní správy a plavebního dozoru.

Protože při budování vodní cesty Baťův kanál se nepočítalo s jeho turistickým využíváním, bylo nutno přizpůsobit stávající infrastrukturu novým legislativním požadavkům. Hlavní činnosti na rozvoji vlastní vodní cesty byly nově rozděleny mezi dva subjekty – Povodí Moravy, s.p. a Ředitelství vodních cest ČR.



Plavba úsekem Petrov – Sudoměřice před obnovou



Obnova úseku Petrov – Sudoměřice

V letech 1998–99 byla tedy provedena oprava a automatizace plavební komory v Uherském Ostrohu a bylo provedeno zprovoznění a automatizace plavebních komor Vnorovy I a Vnorovy II. S tím souviselo odtěžení nánosů v rejdách plavebních komor a vystrojení těchto rejd. Byl rovněž vybudován otočný most přes plavební komoru Vnorovy II. V závěru roku 1999 pak začala oprava plavební komory Strážnice II a prořezávka břehových porostů na plavebním kanále od plavební komory Vnorovy II – plavební komory Strážnice I. V roce 2000 byly opraveny a zprovozněny plavební komory Strážnice I. a II. včetně vyčištění celého uzlu. Současně byl pro nadlepšení vodních stavů křížení vodní cesty s řekou Veličkou zrekonstruován jez na řece Veličce ve Strážnici. Plavební cesta tak byla prodloužena až do Strážnice.

Již v roce 2000 byl ze sdružených prostředků dotačního fondu Phare a města Veselí nad Moravou vybudován ve Veselí nad Moravou první boční přístav s informačním centrem a turistickým zázemím ve Veselí nad Moravou. Vlastní laguna přístavu vznikla obnovou a rozšířením někdejšího toku Struha, který byl výstavbou Baťova kanálu přerušen, zatrubněn a následně postupně ze dvou třetin zasypan a využíván jako zemědělská půda. Tento přístav byl v následujících letech ve spolupráci Povodí Moravy, ŘVC a Města Veselí nad Moravou postupně modernizován do dnešní podoby.

V roce 2002 byla rekonstrukcí PK Petrov v režii ŘVC dovršena základní etapa obnovy této vodní cesty. K jejímu úplnému zprovoznění na původní délku i pro větší plavidla zbývalo zkapacitnit úsek mezi plavební komorou Petrov a jezem Sudoměřice, což se po poměrně složitém projednávání s orgány ochrany přírody Povodí Moravy podařilo v letech 2006–2007, za významné finanční spoluúčasti Ministerstva zemědělství a Jihomoravského kraje.

V tomto období byly tomto jižním úseku rovněž realizovány dva významné záměry – obnova původního Výklopníku Sudoměřice dokončená v roce 2005, a vybudování přístavu Skalica, jako prvního přístavu na slovenské straně Baťova kanálu v roce 2007. Touto stavbou v blízkosti jezu Sudoměřice, kde Baťův kanál původně končil, byla tato kapitola obnovy symbolicky uzavřena.



Obnovený Výklopník a Baťův kanál u Sudoměřic

Souběžně s obnovou plavebního profilu probíhala a nadále probíhá jak modernizace vlastní vodní cesty v podobě rekonstrukce a modernizace technologických i stavebních objektů, tak i rozvoj pobřežní infrastruktury a zázemí pro turisty v gesci měst, obcí a obou krajů. Po celé délce tak vznikají nové půjčovny plavidel, sociální zázemí, provozovny občerstvení a rozvíjejí se cyklistické trasy a další turistická infrastruktura.

Na vlastní vodní cestě byla v celé trase vybudována nová síť přístavišť (Hodonín, Rohatec, Sudoměřice, Petrov, Strážnice, Uherský Ostroh, Kostelany, Kunovský les, Uherské Hradiště, Staré Město, Babice, Spytihněv, Napajedla, Otrokovice), modernizovány a automatizovány plavební komory a vybudovány objekty pro jejich obsluhu, automatizovány jezy a v neposlední řadě se opravují stávající objekty a opevnění. Řada činností, jako například zajištění plavebních hloubek v říčních úsecích a rejdách plavebních komor, nikdy nekončí.

Významným mezníkem byla výstavba zatím posledního veřejného rekreačního přístavu Petrov v roce 2015, kdy na Baťově kanále vznikl další boční přístav s náležitým zázemím, který byl v roce 2017 byl dovybaven jeřábem na vytahování a spuštění plavidel.

Podniku Povodí Moravy se rovněž podařilo v rámci mezinárodních projektů získat prostředky na pořízení edukační lodi Jan Amos, určené pro společný odborný výcvik a vzdělávání z mobilního zařízení umístěného přímo na vodní hladině, a obslužné plavidlo Jožin pro operativní zabezpečení provozu vodní cesty.

Významnou změnou v oblasti údržby a rozvoje vodních cest byla novela Zákona o Státním fondu dopravní infrastruktury (SFDI) z dubna 2016, která umožnila financovat ze zdrojů SFDI i opravy, údržbu nebo správu dopravně významných vodních cest, a umožnila tak přístup k těmto finančním zdrojům i státním podnikům Povodí.

Díky této změně a aktivní spolupráci s Ministerstvem zemědělství a Ministerstvem dopravy se státnímu podniku Povodí Moravy podařilo na vodní cestě Baťův kanál v období 2016–2025 realizovat rozsáhlé opravy i investiční akce v hodnotě téměř 350 mil. Kč. Jednalo se především o opravy původního opevnění, komplexní i dílčí opravy plavebních komor a stavidel.



Vznik a proměna přístavu Veselí nad Moravou v letech 2001/2025 symbolizuje rozvoj celého Baťova kanálu v uplynulém období

V případě investic pak šlo jak o naplnění nové plavební legislativy budováním nového osvětleného či proměnného plavebního značení, tak i o nová servisní stání služebních plavidel IZS, modernizaci všech rejd plavebních komor či nové přístaviště Kunovský les. V plánu i přípravě je řada dalších záměrů, včetně – z našeho pohledu nejpotřebnějšího – vybudování ochranného Přístavu Pahrbek v Napajedlích, který však stejně jako ostatní připravované přístavy na Baťově kanále několik posledních let prochází aktivní oponenturou nevládních organizací typu Děti Země či Egeria.

Samostatnou kapitolou této etapy rozvoje Baťova kanálu jsou investiční akce RVC, těm jsou však věnovány jiné příspěvky.



Klepání na základní kámen PK Rohatec v roce 2004



Slavnostní zprovoznění plavební komory Rohatec – Sudoměřice 19. září 2025

Přesto je na místě připomenout, že symbolicky je v těchto dnech po desetiletích příprav a projednávání uváděna do provozu nově vybudovaná Plavební komora Rohatec – Sudoměřice, vybudovaná Ředitelstvím vodních cest, která prodlouží tuto vodní cestu o 7 kilometrů až do Hodonína. Začínáme tedy psát další kapitolu této vodní cesty.

Závěrem

V obecném povědomí dnes již Baťův kanál není pouze vodní cestou, ale samostatnou turistickou destinací. Rostoucí obliba, stoupající počty návštěvníků, zájem samospráv i státu, rozvíjející se plavební i pobřežní infrastruktura, to by u nezasvěceného mohlo vzbudit dojem, že všechno důležité je zde již hotovo, chybí jen realizovat plánovanou plavební komoru na jezu Bělov a prodloužit Baťův kanál do Kroměříže. To je však pouhé zdání. Ani po 30 letech práce na obnově a rozvoji této oblíbené vodní cesty nekončí. V přípravě je řada záměrů dále zlepšujících přit-

azlivost a bezpečnost vodní turistiky, jako jsou nové přístavy, zázemí a turistická infrastruktura, ale také nezbytné opravy a modernizace stávajících zařízení a provozních objektů vlastní vodní cesty. Zároveň se však potýkáme se skutečnostmi, které jsou nové nebo o nichž jsme před třiceti lety věděli jen málo.

Dnes jsou plavba i Baťův kanál nedílnou a přirozenou součástí krajiny jihovýchodní Moravy, takže je návštěvníci považují za neodmyslitelný prvek údolní nivy se všemi jejími funkcemi (včetně ekologických) pro které bylo budováno. Přesto je její další plánovaný rozvoj do značné míry limitován jak změnou klimatických poměrů posledních let, tak administrativními úskálími, kdy je řada rozvojových záměrů (zejména přístavů) napadána aktivisty odvoláními od první fáze povolování až po soudní žaloby. Stejně tak jsou pro nás nové hydrologické extrémy, které mají na plavbu a návštěvnost vliv, ať jsou to vysoké nebo nízké průtoky, tropické dny nebo naopak déšť. Toto je často navíc znásobeno přemírou zavádějících informací v médiích nebo na sociálních sítích, které jsou zejména pro neznalého návštěvníka matoucí a odrazující.

Přes to všechno se daří myšlenku rekreační plavby na Slovácku v aktivní spolupráci všech zúčastněných rozvíjet, a osobně jsem velmi zvědav, co všechno nového na Baťově kanále si u dalšího výročí za 10 let připomeneme.



„Křest“ vodní cesty Otrokovice – Rohatec jménem „Baťův kanál“ Tomášem Baťou Juniorem v roce 2002

Fotografie: Povodí Moravy, s.p., Baťův kanál, o.p.s., Plavba a vodní cesty o.p.s., Ředitelství vodních cest ČR, Státní okresní archiv Zlín

Oprava jezu Sudoměřice, zaústění Radějovky do Moravy – změny při realizaci

Ing. Richard Kuk – AQUATIS a.s.



Vizualizace záměru z DSP (zdroj: ŘVC ČR)

Anotace

Příspěvek se věnuje rozsáhlé modernizaci jezu Sudoměřice a související výstavbě plavební komory na toku Radějovky. Projekt je součástí záměru prodloužení splavnosti Baťova kanálu až do Hodonína. Text popisuje technické řešení obou staveb, jejich vzájemné provázání, změny realizace oproti původnímu návrhu a dopady povodně z 09/2024. Důraz je kladen na hydrotechnické a konstrukční prvky, včetně řešení vývaru, provizorního obtoku toku i ekologických opatření. V závěru se příspěvek věnuje technickým změnám v místě zaústění Radějovky do Moravy po povodňové události.

Úvod

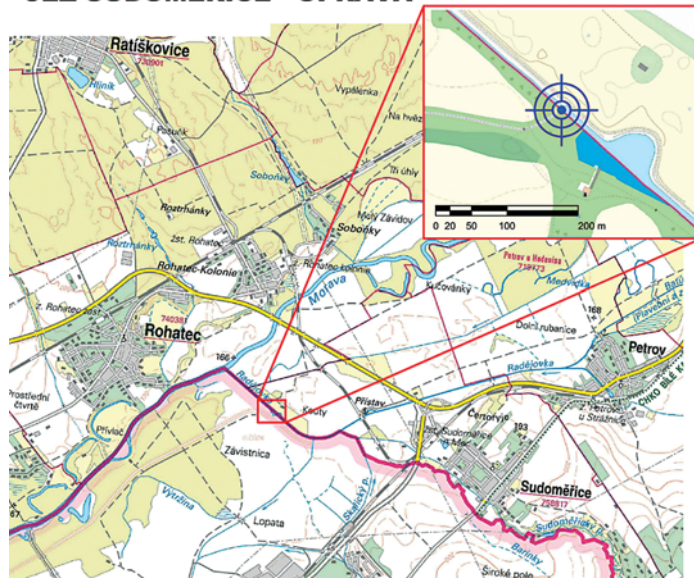
Záměr Opravy jezu Sudoměřice je nutné popisovat v kontextu souvisejícího záměru *Prodloužení splavnosti vodní cesty Otrokovice – Rohatec*. Investorem obou záměrů je: Česká republika – Ředitelství vodních cest ČR, zhotovitelem: Společnost Baťův kanál (SWIETELSKY stavební s.r.o. a Metrostav DIZ s.r.o.). Stavby byly financovány ze Státního fondu dopravní infrastruktury (SFDI). Záměry se liší projektantem: *Oprava jezu Sudoměřice* projektuje AQUATIS a.s., kdežto *Prodloužení splavnosti vodní cesty Otrokovice – Rohatec* projektuje Valbek spol. s r.o.

Realizace obou záměrů probíhá souběžně, časově i místně úzce provázaně. Činnosti a skutečnosti, které jsou uvedeny v tomto příspěvku, jsou obecně psány bez rozlišení mezi oběma záměry. Pouze v případech, kde by členění nepůsobilo matoucně, je explicitně uveden odkaz na *Související stavbu*, tedy *Prodloužení splavnosti vodní cesty Otrokovice – Rohatec*.

Účel projektu

Prodloužit splavnou délku Baťova kanálu (vodní cesty Otrokovice – Rohatec) do zdrže jezu Hodonín a tím zakončit jižní část této vodní cesty ve městě Hodonín, jakožto turisticky

JEZ SUDOMĚŘICE - OPRAVA

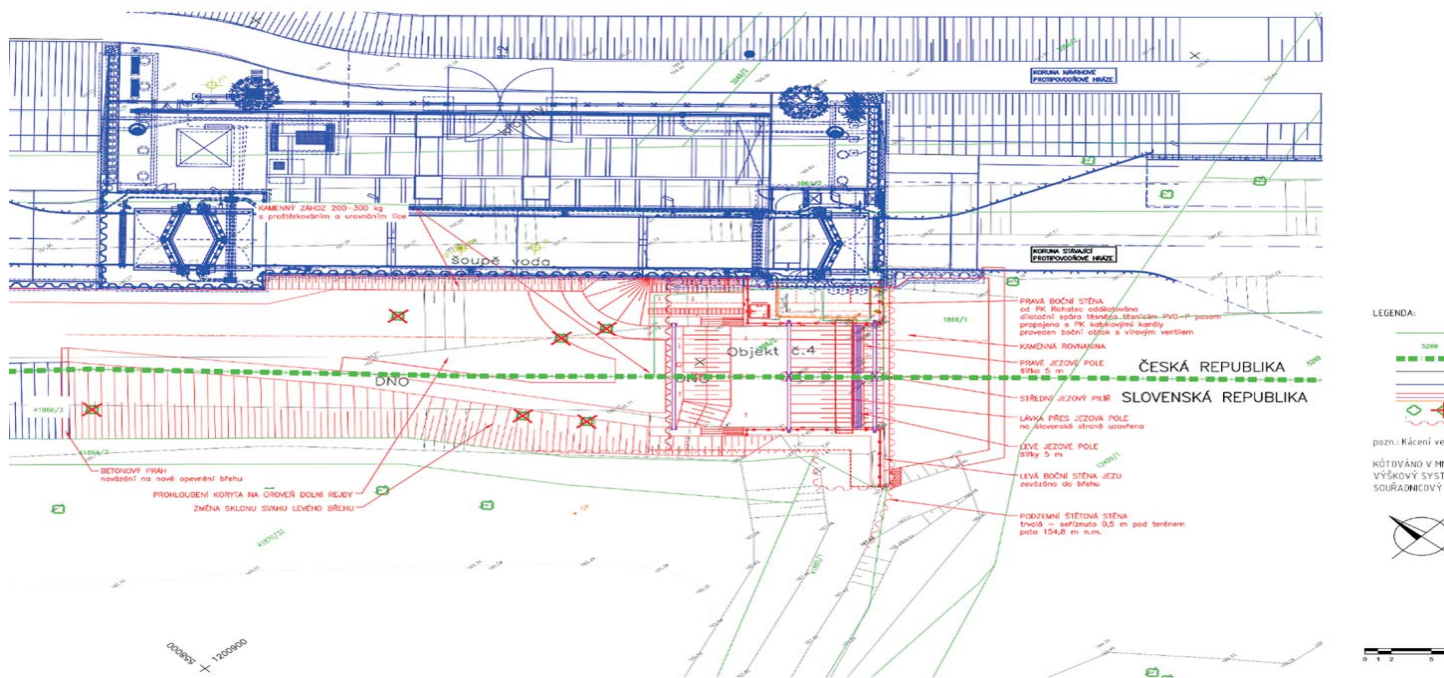


Umístění záměru Opravy jezu Sudoměřice

atraktivním a dobře identifikovatelném místě, které může být cílem pro další aktivní rekreaci. Výrazně se tak posílí turistický potenciál celého Baťova kanálu.

Popis projektu

Níže uvedené kapitoly představují stručný popis umístění, rozsahu a účelu plánovaných stavebních úprav na hraničním úseku vodního toku Radějovka. První část shrnuje úpravy vedoucí k prodloužení splavnosti Baťova kanálu, druhá pak popisuje nezbytnou rekonstrukci stávajícího jezu a jeho modernizaci.



Soutisk záměrů Opravy jezu Sudoměřice a nové plavební komory DPS

Prodloužení splavnosti vodní cesty Otrokovice – Rohatec

Staveniště je umístěno na levém břehu Moravy v místě toku Radějovky, jehož osou vede státní hranice ČR–SR. Radějovka je v řešeném úseku regulovaná, obklopená zemědělskými pozemky a původně byla vybavená ručně ovládaným jezem s protipovodňovou funkcí. Česká ochranná hráz sleduje tok asi 500 m, slovenská nikoliv. Přes tok vedou dva hospodářské mosty, které budou nově přestavěny s vyšší světlovou výškou. Součástí stavby je nová plavební komora, automatizace jezu, horní a dolní rejdy s čekacími stáními, úprava toku Radějovky a vymezení hranice. Ekologická opatření zahrnují přesun regionálního biokoridoru a vznik přírodě blízkého toku pro zvýšení biodiverzity. Stavba je součástí sledované dopravně významné využívané vodní cesty dle zákona č. 114/1995 Sb. o vnitrozemské plavbě, ve znění pozdějších předpisů.

V rámci této akce dojde k následujícímu:

- Výstavba plavební komory včetně horní a dolní rejdy
 - Plavební komora
 - užitná šířka 5,3 m
 - užitná délka 38,5 m
 - min. výška nad záporníkem 1,5 m
 - délka PK 59,0 m
 - délka dolního ohlaví 12,0 m
 - délka horního ohlaví 8,5 m
 - vrata plavební komory s ovládáním
 - Horní rejda
 - celková délka 59,0 m
 - 2 x čekací stání o rozměrech 20 x 5 m
 - plavební hloubka min. 1,5 m
 - Dolní rejda
 - celková délka 57,0 m
 - 2 x čekací stání o rozměrech 20 x 5 m
 - plavební hloubka min. 1,5 m
- Úprava vodního toku Radějovky
- Délka úpravy vodního toku 785,0 m
 - Min. plavební hloubka je 1,5 m
 - Min. šířka plavební dráhy 6 m
- Výstavba provozního objektu
 - Vnitřní rozměry 3,5 x 3,5 m
- Úprava horního a dolního mostu – podjezdová výška 4,0 m nad nejvyšší plavební hladinou
- Úprava značení státní hranice
- Vegetační doprovod a náhradní opatření – plocha biokoridoru 237 159 m².

Z důvodu vzájemného sprážení jednotlivých dilatačních celků plavební komory, rozhodl její projektant o osazení nerezových smykových trnů pr. 30 mm do dilatačních spár.



Nerezové smykové trny v dilatačních spárách plavební komory

Oprava jezu Sudoměřice

Technický stav jezu Sudoměřice odpovídal době jeho vzniku i historii úprav. Původní hydrostatický jez podle návrhu prof. Jermáře pochází přibližně z roku 1938. Jez byl poškozen během válečných událostí roku 1945 a následně rekonstruován do podoby před nynější opravou. Během poválečné rekonstrukce byla upravena a využita spodní stavba původního jezu, kanály hydrostatického systému byly zabetonovány a vybudoval se nový středový pilíř.



Původní čelo jezu z vypuštěné zdrže

Pevnou část jezu tvořil betonový stupeň vysoký 0,5 m s bočními křídly zavázanými do břehů. Na obou stranách byla také dochována podzemní dřevěná štětová stěna původní stavební jímky, která sloužila i jako ztracené bednění. Vývar měl hloubku 1,2 m a délku 14 m. Pod stavidly byl vývar částečně prohlouben využitím původní tlakové komory hydrostatického jezu. Pohyblivou část tvořila dvě jezová pole, každé široké 5 m, hrazené dvěma tabulemi. Ruční manipulace s tabulemi jednoho pole trvala přibližně 4 hodiny a vyžadovala dva pracovníky. Jez neměl elektrickou přípojku.

Provozní hladina v jezové zdrži je na kótě 165,27 m n. m. Vzduť jezu umožňuje plavbu pod plavební komorou Petrov, zásobování Kopčianského kanálu a případné závlahy mezi Strážnicí a Rohatcem.



Porovnání stavu před realizací a před dokončením

Účelem stavby byla kompletní oprava stávajícího jezu Sudoměřice na vodním toku Radějovky tak, aby se prodloužila jeho životnost o minimálně 50 let a po tuto dobu zabezpečoval požadované funkce dle platného manipulačního řádu, tj. zejména zajišťoval plavební hladinu pro vnitrozemskou vodní cestu Otrokovice – Rohatec (Bařtův kanál). V rámci opravy zůstalo koncepčně zachováno stávající technické řešení jezu i související provozní technologie, avšak bylo rozhodnuto zajistit požadované funkce včetně automatizovaného elektrického ovládání stavidel, napojeného na systém nové plavební komory. Na žádost provozovatele byla i zohledněna plánovaná změna provozního režimu jezu, a sice dle stávajícího manipulačního řádu docházelo v období mimo plavební sezónu k vypouštění jezové zdrže. Nově se uvažuje i s provozem jezu v zimních obdobích. Jedná se o stavidlový jez o dvou polích, kolmý k ose toku Radějovky.

Půdorys opravy navazuje na stávající umístění jezu Sudoměřice. Původní nadzemní i základová část jezu byly odstraněny a nahrazeny novou konstrukcí při zachování výšky přelivné hrany (163,26 m n.m.) i šířky polí jezu (5,0 m). Uprostřed profilu jezu je pilíř šířky 1 m. Na pravém břehu je jez napojen na úpravy plánované v rámci výstavby plavební komory Rohatec–Sudoměřice. Hradící konstrukce jsou ocelové, ovládané cévovými tyčemi, které jsou nově zasunuty do výklenků v betonu. Horní tabule mají boční vedení zabraňující vnikání splávů do drážek.

Obě jezová pole umožňují provizorní hrazení vkládané do drážek ve stěnách i pilíři, ze strany horní i dolní vody, a také je možné jez provizorně zahradit pod prahem vývaru v celé šířce. U drážek jsou instalovány ocelové jeřábky pro manipulaci s naplavovanými hradidly.



Postup výstavby jezu z horní vody (armování pravého pilíře)

Práh jezu je proveden jako Jamborův práh a vývar byl původně navržen s hloubkou 0,3 m pod upraveným korytem Radějovky pod plavební komorou. Vzhledem k hydrodynamickému vzduť při zvýšených průtocích Radějovky byl však vývar vyhodnocen jako nepotřebný, a proto byl navržen pouze vývar konstrukční. Zároveň půdorysné řešení prahu vývaru bylo na levé straně navrženo v odklonu o 20° v 1/5 šířky vývaru. Tím je dosaženo odklonu proudění vody od levého břehu.

Pro zajištění alespoň minimálního zůstatkového průtoku (15 l/s) byl v pravém pilíři jezu proveden obtokový kanál, v jehož šachtě byl osazen vírový ventil.

Levý břeh Radějovky byl očištěn od nánosů a opevněn kamennou rovnatinou s cementovou maltou na betonovém podkladu. Patní část levého břehu stabilizuje průběžná podzemní štětovnicová stěna, jejíž pata střídá dvě výškové úrovně kvůli zachování proudění podzemní vody. Tato linie sloužila v době stavební jímky k ukotvení podpěr, které podpíraly štětovnicovou stěnu provizorního přeložení Radějovky do otevřeného obtokového kanálu. Před štětovnicí je umístěn kamenný zához. Pravý břeh tvoří stěna plavební komory s ochranou paty rovněž kamenným záhozem.

V přípravné fázi projektu předal provozovatel informaci o hojném výskytu mlže *Slávičky mnohotvárné* a zdůraznil její negativní vliv na údržbu dotčených vodních děl. Veškeré technologické prvky, které byly pevně ukotveny do monolitické konstrukce, a které se zároveň nacházely v kontaktu s vodní hladinou, byly s přihlédnutím k tomuto provedeny korozivzdorné oceli.

jezová pole:	2 x 5 m
konstrukční vývar hloubky:	0,3 m (dno 161,14 m n.m.)
délka upraveného koryta Radějovky:	48 m (navázáno na úpravu souvisejícího záměru)
úroveň dna nového koryta:	161,44 m n.m.

Rozhodnutí o opravě jezu vzniklo až v průběhu povolovacího procesu záměru *Prodloužení splavnosti vodní cesty*, a proto byl projekt opravy řešen v samostatném stavebním řízení.

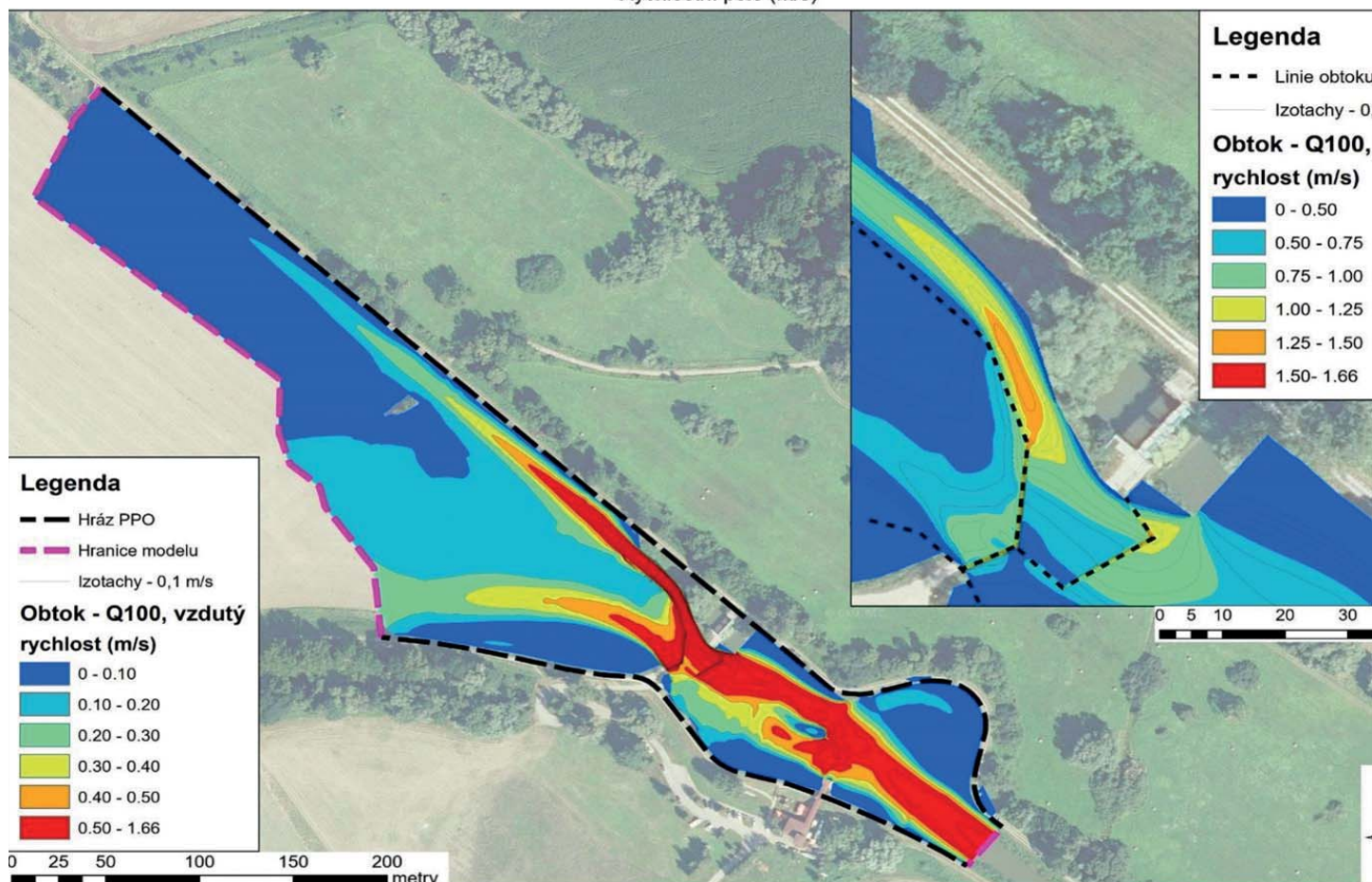
Realizace

Změna provádění záměrů – stavební jímka, provizorní přeložení toku

Před zahájením stavby změnil hlavní dodavatel původní postup a způsob provedení stavební jímky. Původní projekt počítal s etapovou výstavbou: nejprve měl být opraven jez, přičemž průtok měl být dočasně veden přes budoucí stavební jímku plavební komory. Následně by byl tok vrácen do původního koryta

JEZ SUDOMĚŘICE - OPRAVA

Matematický model převodu vody po dobu výstavby
Rychlostní pole (m/s)



Výstupy matematického modelu provizorního obtoku Radějovky

přes opravený jez a plavební komora realizována samostatně. Z důvodu nedostupnosti soukromých pozemků nebyla v době projekční přípravy jiná varianta obtoku možná.

Dodavatel však získal přístup na soukromé pozemky na slovenském (levém) břehu, což umožnilo společnou stavební jímku pro oba objekty současně. Bylo nutné změnit stávající řešení dvou jímek a navrhnout obtokový otevřený kanál, schopný převádět nejen běžné průtoky (průměrný 0,39 m³/s), ale i stoletou povodeň (52,6 m³/s), která je návrhovou povodní navazujících ochranných hrází. Kapacita obtokového kanálu byla ověřena 2D matematickým modelem. Obtokový otevřený kanál umožnil jak zadržení vody během plavební sezóny, tak její úplné vypuštění mimo sezónu, a zároveň nepředstavoval zhoršení stávajících



Záběr na stavební jímku z dolní vody (vpravo provizorní přeložky Radějovky do otevřeného kanálu, vpravo nahoře základová deska jezu, uprostřed základové díly PK, nejnižší dolní ohlavi) (zdroj: Metrostav DIZ s.r.o.)

cích odtokových poměrů v případě povodňové události návrhové povodně Q₁₀₀. Ačkoliv zamýšlená změna postupu provádění představovala vhodné zjednodušení celé výstavby, bylo nutné najít takové projekční řešení, které by nenavýšilo stavební náklady, což se nakonec podařilo.

Stavební jímka sestávala ze štětových stěn, které byly kotvené, rozpírané nebo ponechané jako konzoly. Část těchto stěn zůstala i po ukončení stavby jako trvale těsnící či jako stabilizace svahů. Plavební komora je umístěna v trase původní protipovodňové hráže, proto levá stěna jímky dosahovala výšky koruny hráže (167,50 m n. m.). Tato stěna byla zároveň součástí obtokového kanálu, jehož čelo dosahovalo výšky provozní hladiny (165,27 m n. m.).

Na čele jezu je provedena podzemní, těsnící stěna ze štětovic VL 604. Tato stěna navazuje z jedné strany na obdobnou konstrukci pod horním ohlavi plavební komory, a na druhé straně na nově provedenou podzemní, štětovicovou stěnu v místě obnovené ochranné hráže, která musel být dočasně přerušena pro provedení dočasné přeložky Radějovky. Beranícím pokusem na horní vodě bylo rozhodnuto o prodloužení štětovic v horní vodě ze 14 na 16 m. Podzemní, těsnící stěna z horní vody plavební komory byla tvořena kombinací štětovicových stěn pod horním ohlavím a převrtávanými pilotami pr. 900 mm pod pravobřežní stěnou. Vzájemné dotěsnění mezi těmito prvky měly zajistit sloupy tryskové injektáže. Původní projekt plavební komory uvažoval s použitím tryskové injektáže na více místech, vč. sanace základů původního jezu, avšak vlivem úpravy stavební jímky a rozhodnutím o opravě jezu došlo k vyjmutí všech ostatních míst jejího použití. Proto byla požadována úprava projektu, která by umožnila vypustit provádění tryskových injektáží zcela. Jako náhrada bylo provedeno hnízdo 10 vzájemně se překrývajících vrtů pr. 245 mm, dl. cca 8,6 m, vyplněných jílocementem (pevnost 6 MPa), doplněných o trojici injektážních vrtů.

Povodně 09/2024

Stavbu zastihly povodně z 09/2024 ve fázi provádění železobetonových konstrukcí uvnitř suché jímky. Provizorní přeložka vodního toku se prokázala být dostatečně kapacitní, jelikož nebyly pozorovány jevy, která by naznačily zhoršení odtokových poměrů v lokalitě. Zároveň jímka prokázala dostatečnou odolnost a zafungovala jako náhrada za dočasně přerušenou ochrannou hráz. I přesto došlo k zaplavení stavební jímky zpětným vzdutím z oblasti za ochrannými hrázemi. Po vyčerpání jímky a odstranění nánosů mohly být obnoveny stavební práce bez výraznějších škod na již provedených železobetonových konstrukcích. Technologické prvky ještě osazeny nebyly.

Změna zaústění Radějovky do Moravy

Výraznější škody způsobené povodní nastaly v místě zaústění Radějovky do Moravy, kde původně navržené opevnění z kamenné dlažby do betonu se štětovnicovou patou již nebylo realizovatelné, protože geodetickým měřením byl zjištěn posun původního břehu o 3 až 5 m. Změna stavby před dokončením proto řešila úpravu umístění a změnu typu opevnění na kamennou rovnalinu. Svahy ve sklonu 1:1,5 byly opevněny kamennou rovnalinou (tl. 500 mm) z neopracovaných kamenů (500–1000 kg) ve specifikaci dle TNV 75 2103, uloženou nasucho na geo-

textilií PP (500 g/m², životnost min. 100 let) a štěrkopískový podsyp frakce 63/125 (tl. 300 mm). Výstavba proběhla v suché jímce ze štětovnicových stěn. Ty byly po dokončení odstraněny, kromě horní stěny na slovenském břehu ponechané jako ochrana. Paty svahů stabilizují trvalé štětovnicové stěny o betonované betonem C25/30 XF3 (min. krytí štětovnic 100 mm). Dále byly svahy chráněny záhozovými patkami z lomového kamene nad 500 kg s proštěrkováním. Za vyústěním Radějovky směrem po proudu Moravy přechází rovnalina v těžký kamenný zához (nad 500 kg, tl. 1 m), provedený na vrstvě štěrku 4/8 (tl. 200 mm). Kamenný zához končí po 14 m plynulým napojením na původní břeh. Lavice záhozu je max. 1 m nad úrovní dna (max. 161,34 m n.m.).

Závěr

Realizace potvrdila vhodnost navržených technických řešení i schopnost pružně reagovat na měnící se podmínky. Koordinovaný přístup k výstavbě plavební komory a opravy jezu přinesl výhodu společné jímky a zefektivnění provádění. Provedené 2D matematické modelování potvrdilo kapacitu obtokového kanálu i při návrhové povodni. Povodně v září 2024 ověřily funkčnost jímky a bezproblémové zvládnutí extrémních průtoků bez poškození konstrukcí.



Zaplavená jímka při povodni 09/2024 (zdroj: Metrostav DIZ s.r.o.)

OBRAZEM: Jak se stavěla plavební komora

Rohatec – Sudoměřice



Nová plavební komora Rohatec – Sudoměřice, která prodlužuje Baťův kanál o 7 km do města Hodonína, se začala stavět 17. srpna 2023 a byla uvedena do zkušebního provozu 19. září 2025. Díky této stavbě se Baťův kanál prodloužil na rovných 60 km.

Jedná se o stavbu první, zcela nové plavební komory na Baťově kanále od jeho vzniku ve 30. letech 20. století. Plavební komora Rohatec – Sudoměřice má obdobné rozměry jako ostatní komory na Baťově kanále (délka 38,5 m, šířka 5,3 m) a překonává výškový rozdíl (spád) 2,7 m mezi jezem Sudoměřice na Baťově kanále a hladinou řeky Moravy. Přilehlý jez Sudoměřice z 30. let 20. století prošel kompletní obnovou a zajistí spolehlivé udržování hladiny pro plavbu na Baťově kanále až po Petrov. Další 800 m navazujícího koryta říčky Radějovky, tvořící státní hranici mezi Českou a Slovenskou republikou od plavební komory až po ústí do řeky Moravy, bylo prohloubeno a současně i rozšířeno na 6 m. Unikátní jsou rozsáhlá environmentální opatření v podobě přeložky regionálního biokoridoru na české straně, který tvoří vegetační pás s drobnou vodotečí.

Plavební komora bude uvedena do plného provozu 1. května 2026 v rámci zahájení plavební sezóny a odemykání Baťova kanálu.

Společnost SWIETELSKY stavební, která je vedoucím členem sdružení zhotovitelů SPOLEČNOST BAŤŮV KANÁL, v rámci projektu rozšiřovala koryto říčky Radějovky, vybudovala dva hospodářské mosty a realizovala také nový biokoridor. Jeho součástí je nově vytvořené koryto drobného vodního toku s několika tůněmi, které mají za cíl obnovit přirozené prvky lužní krajiny. Plavební komoru a jez naopak realizoval druhý člen sdružení, společnost Metrostav DIZ. 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 financoval Státní fond dopravní infrastruktury České republiky.

Jak šel čas na stavbě plavební komory Rohatec – Sudoměřice v letech 2023 až 2025 uvidíte na následujících fotografiích.



Slavnostní poklepání na tradiční pachole Baťova kanálu jako symbol zahájení stavby plavební komory Rohatec – Sudoměřice 17. srpna 2023



Bourání původního objektu stavidla a stavba základů PK Rohatec – Sudoměřice – říjen 2023



Celkový pohled na staveniště PK Rohatec – Sudoměřice – listopad 2023



Armování základů a stěn PK Rohatec – Sudoměřice – 1. května 2024



Rozšiřování koryta řeky Radějovky pod PK Rohatec – Sudoměřice – 1. května 2024



Osazování vrat PK Rohatec – Sudoměřice – 3. prosince 2024





Celkový pohled na staveniště PK Rohatec – Sudoměřice – 3. prosince 2024



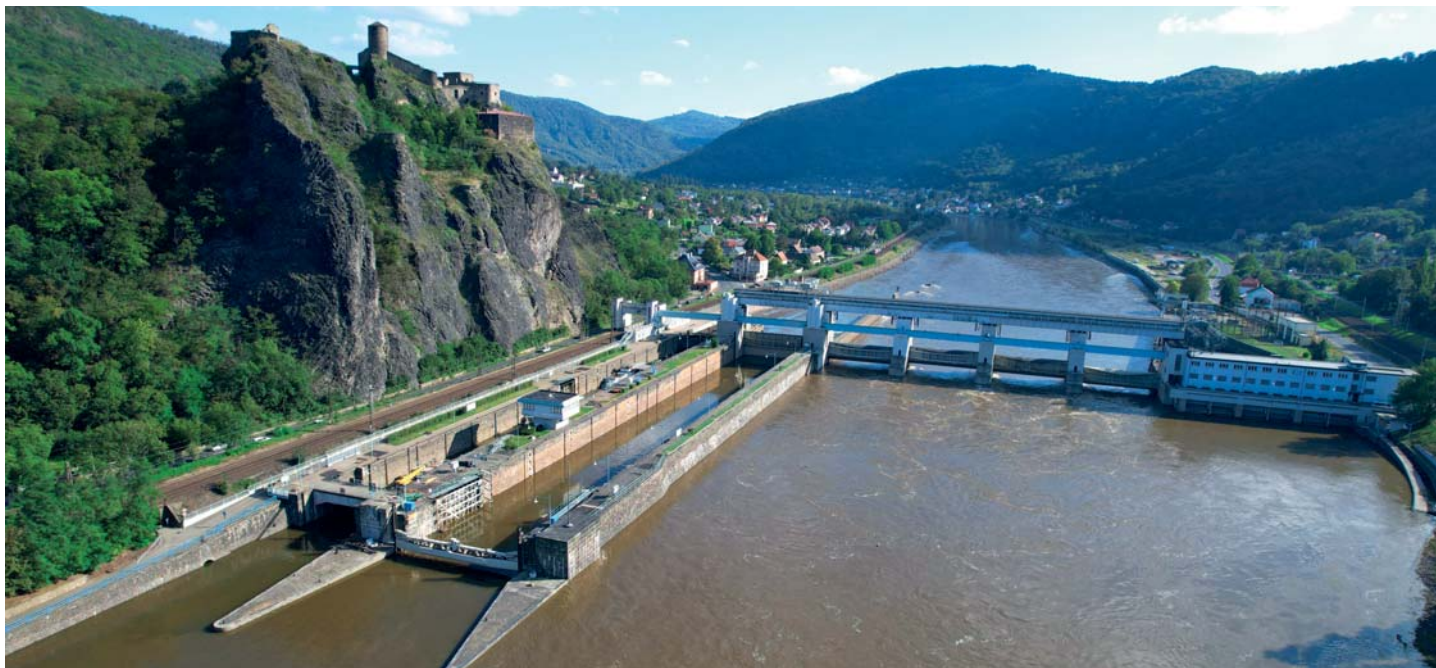
Dokončovací práce na PK Rohatec – Sudoměřice – březen 2025



Zahájení zkušebního provozu pro veřejnost PK Rohatec – Sudoměřice – 19. září 2025

Legislativní aspekty popovodňové údržby vodních cest

Ing. Mgr. Petr Náhlavský – vedoucí kanceláře generálního ředitele,
Povodí Labe, státní podnik



Vyhrazená jezová pole VD Střekov na Labi

Likvidace povodňových škod představuje jednu z nejnáročnějších rolí správce vodní cesty. Obnovení plavebních hloubek a oprava poškozené plavební infrastruktury vyžaduje překonání řady legislativních překážek a dostává se do kontaktu a někdy též konfliktu s celou řadou jiných veřejných zájmů. Příspěvek má za cíl popsat legislativní a administrativní těžkosti, které při odstraňování povodňových škod na vodní cestě komplikují a zpožďují údržbové práce a tím prodlužují dobu, po kterou nejsou dodrženy parametry vodní cesty.

Povodeň a vodní cesta

Občasné povodně patří k běžným jevům na našich vodních tocích. Labskou vodní cestu, která odvádí vodu z cca 65 % území České republiky, zasahují zvýšené průtoky pravidelně. Samotná probíhající povodeň je komplikací hlavně pro uživatele vodní cesty, kteří jsou ve smyslu ust. § 22 odst. 1 písm. a) a b) zákona o vnitrozemské plavbě¹ omezeni při plavbě, případně je při vyhlášení 2. a 3. stupně povodňové aktivity pro běžného uživatele plavba zakázána, a uživatelé mají povinnost přesunout do přístavu s ochrannou funkcí či chráněného místa. Stejně tak správce vodní cesty má v průběhu povodňových průtoků řadu povinností, zejména zajistit bezpečnost a ochranu plavební infrastruktury, kterou provozuje, spolupracovat s orgány integrovaného záchranného systému (například při záchraně utržených plavidel) a prostřednictvím vodohospodářského dispečinku a aktivní spolupraci v povodňových komisích a dalších orgánech co nejlépe zvládnout a uřídit rizika povodní do opadnutí zvýšených průtoků.

Povodeň na vodní cestě končí de iure odvoláním povodňové aktivity ve smyslu ust. § 70 vodního zákona² povodňovým orgánem – věcně a místně příslušnou povodňovou komisí. Pokud povodeň nedosáhne druhého (stav pohotovosti) ani třetího (stav ohrožení) stupně povodňové aktivity, kdy je plavba zaká-

zána, a kulminuje pouze v rámci prvního stupně (stav bdělosti), končí pominutím příčin nebezpečí – plavba není přerušena, pravomoc povodňových orgánů se neaktivuje, a povodeň tohoto typu zpravidla ani nezanechává výraznější škody na vodní cestě, případně plavební infrastruktuře.

Identifikace škod

Po opadnutí vod nastává další značně zdlouhavá fáze řešení povodňových průtoků – identifikace povodňových škod. Tuto činnost upravuje vodní zákon v ust. § 83. v písm. m) tohoto ustanovení; tím je upraven proces posouzení povodňových škod, kterého se účastní správce toku (který je zároveň správcem vodní cesty), vodoprávní úřad a orgán ochrany přírody. Po posouzení povodňových škod se tyto škody následně zahrnují do protokolu. Dle následujícího písmene l) ust. § 83 vodního zákona se pak při odstraňování povodňových škod zabezpečují kritická místa pro případ příchodu další povodně, a obnovuje se průtočný profil koryta vodního toku. Na tyto činnosti se pak nevztahují zvláštní právní předpisy – typicky zákon o ochraně přírody a krajiny³. Jako metodickou pomůcku pro jím vedené orgány státní správy vydalo Ministerstvo životního prostředí v roce 2014 výklad zmíněného ustanovení § 83 písm. m) vodního zákona v rámci jím pravidelně vydávaného věstníku.⁴ V tomto výkladu se uvádí pro orgány ochrany přírody závazný právní názor následujícího znění: „**Vzhledem k uvedenému „plošnému“ vyloučení působnosti zákona o ochraně přírody a krajiny by měly být za povodňové škody v protokolu označeny pouze takové škody, jejichž odstranění je bezprostředně nezbytné pro zabránění dalším vážným škodám na životě, zdraví či majetku. Pouze v těchto případech lze vyloučení použití speciálních zákonů považovat za odůvodněné, neboť veřejný zájem na okamžitém odstranění povodňových škod, které jsou způsobilé vyvolat výše uvedené závažné škody, převáží nad veřejným zájmem chráně-**

¹ Zák. č. 114/1995 Sb., o vnitrozemské plavbě, ve znění pozdějších předpisů

² Zák. č. 254/2001 Sb., o vodách a o změně některých zákonů (vodní zákon), ve znění pozdějších předpisů

³ Zák. č. 114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny, ve znění pozdějších předpisů

⁴ Výklad ustanovení § 83 písm. m) vodního zákona, in Věstník Ministerstva životního prostředí. Ročník XIV – červenec-srpen 2014. Částka 5. Praha 2014



Ochranný přístav Mělník s uzavřenými povodňovými vraty

ným zákonem o ochraně přírody a krajiny.“ Orgány ochrany přírody tedy na základě tohoto regulativu posuzují jednotlivé lokality a zde nalezené povodňové škody, a vyhodnocují, zda veřejný zájem na jejich odstranění je natolik závažný, aby byly vyloučeny předpisy, chránící veřejný zájem na ochraně životního prostředí. Ve světle tohoto výkladu tak nelze všechny povodňové škody, které se vztahují k vodní cestě, automaticky podřadit pod povodňové škody dle ust. § 83 písm. m) vodního zákona pouze s odkazem například na povinnosti údržby vodní cesty správcem vodní cesty, případně s poukazem na nedodržené parametry vodní cesty – zjednodušený režim odstraňování povodňových škod na vodní cestě by se tak měl použít pouze v těch případech, kdy neodstranění povodňové škody významně ohrožuje bezpečnost plavby, případně hrozí velkými škodami na majetku. Jako správce Labské vodní cesty však můžeme říct, že spolupráce s orgány ochrany přírody je dobrá, zástupci ať již místních úřadů nebo Agentury ochrany přírody a krajiny České republiky jsou vstřícní a snaží se být nápomocní při co nejrychlejší administraci povodňových škod tak, aby byla plavba na Labské vodní cestě obnovena bez obtíží.

Je třeba též přihlídnout ke skutečnosti, že Labská vodní cesta přímo prochází řadou chráněných oblastí soustavy Natura 2000 ve smyslu ust. § 45a a násl. zákona o ochraně přírody a krajiny, například Evropsky významných lokalit Porta Bohemica, Libické luhy či Labské údolí, případně Ptačí oblasti Labské pískovce. Veřejný zájem na ochraně životního prostředí zde s ohledem na přítomnost předmětů ochrany evropsky významných lokalit, vázaných na vodní prostředí je řádově silnější, než v běžné krajině. Podél toku Labe se též nachází řada maloplošných zvláště chráněných území dle části třetí zákona o ochraně přírody a krajiny. Úmyslem zákonodárce pak jistě nebylo při odstraňování povodňových škod zcela ignorovat zájmy ochrany životního prostředí a jeho jednotlivých složek. Cílem byla spíše administrativní a zejména časová úleva, kdy pro činnosti odstraňování povodňových škod není nutné procházet jednotlivá řízení dle zákona o ochraně přírody a krajiny. Samozřejmě ale tam, kde jsou opatření pro ochranu životního prostředí účelná a nejdou proti smyslu urgentnosti zásahu, správce vodní cesty je po dohodě s orgány ochrany přírody při své činnosti aplikuje. Typicky se jedná například o odběry a vyhodnocení kvality sedimentů před zahájením těžby, zajištění biologického dohledu a monitoringu při realizaci akce odbornou osobou, zajištění případného transferu jedinců zvláště chráněných druhů ve smyslu ust. § 48 zákona o ochraně přírody a krajiny oprávněnou osobou, vypracování závěrečné zprávy o výsledcích akce a dopadu na životní prostředí, a o přijatých opatřeních ke zmírnění dopadu. Tato opatření, byť nejsou zákonem předepsána a správce

vodní cesty je realizuje v zásadě dobrovolně, považujeme již v dnešní době za standard, včetně úzké spolupráce s místními orgány ochrany přírody v průběhu realizace, byť je jejich pravomoc, jak je popsáno výše, omezena. Opět musíme konstatovat, že spolupráce je zde dobrá a konstruktivní.



Hloubení dna pomocí podvodního dozeru v lokalitě Čelákovice

Přípravná fáze

Po zajištění podkladů, zejména výsledků batymetrických měření, povodňových protokolů, vzorků a dalších informací je následně potřeba vytvořit technickou dokumentaci, která slouží za prvé k další administraci, směřující k realizaci záměru, a za druhé k účelům žádosti o dotaci, která zajistí financování. Je potřeba si uvědomit, že zatímco běžná údržba vodní cesty spočívá v těžení či přesunech nižších desítek tisíc kubických metrů sedimentu, povodňové škody mohou představovat jednorázový nános až stovek tisíc kubiků. Nelze tedy očekávat, že běžná kapacita projekčních kanceláří, případně vlastních odborných projektantů správce vodní cesty, je schopna vypracovat technické podklady v krátkém čase. Bez těchto podkladů však nelze relevantně kvantifikovat výši škody, konkrétní objem dotáčních prostředků či zahajovat výběr zhotovitelů.

Samostatnou kapitolou je pak administrace těchto akcí ve vztahu ke stavebním úřadům. Ve stavebním zákoně⁵ existuje institut obnovy stavby, upravený v ust. § 264. Pokud dojde k poškození stavby v důsledku mimořádné události (typicky živelní pohroma), je vlastník stavby oprávněn oznámit stavebnímu úřadu obnovení této stavby v původních parametrech dle jednoduchého technického popisu. Toto oznámení musí vlastník stavby učinit do 6 měsíců od mimořádné události, a v rámci oznámení platí fikce povolení, pokud vlastník-žadatel neobdrží do patnácti dnů od ohlášení od stavebního úřadu vyznění o tom, že záměr vyžaduje složitější řízení a vydání povolení. Vlastník stavby je pak do dvou let povinen obnovu zahájit, přičemž do deseti let od ohlášení musí obnovu dokončit. Byť primárním účelem tohoto ustanovení je pravděpodobně usnadnění obnovy budov po takových živelních událostech, jakou bylo tornádo na Břeclavsku

⁵ Zák. č. 283/2021 Sb., stavební zákon, ve znění pozdějších předpisů

v roce 2021, zákon nijak neomezuje použití tohoto institutu i v méně typických situacích. Labská vodní cesta, ať už ve svém regulovaném, či kanalizovaném úseku, je vodním dílem s návrhovou kapacitou koryta, předepsanou plavební hloubkou a dalšími technickými parametry, přičemž povodňová škoda ve formě nánosů tyto parametry mění, tím poškozuje správnou funkci vodního díla jako stavby, a pro uvedení do řádného stavu je nutné vynaložit značné prostředky. Tento institut se tedy aktuálně využívá za účelem administrativního projednání likvidace povodňových škod ve formě povodňových nánosů, přičemž ohlášení dle tohoto institutu se vesměs bezproblémově přijímá na všech stavebních úřadech. V případě samotného poškození stavebních konstrukcí plavební infrastruktury či jiných, s plavbou nesouvisjících vodních děl pak samozřejmě tento institut lze využít také, a je takto využíván.

Realizační fáze

Máme-li technické podklady, kvantifikující a kvalifikující rozsah i charakter povodňových škod, dále také z nich vyplývající projektovou či obdobnou technickou dokumentaci, na jejímž základě se zajišťuje financování a řeší administrativní projednání akce se stavebním úřadem, můžeme přistoupit k samotné realizaci prací. Řadu činností zajišťuje správce vodní cesty, který disponuje mechanizací i omezenými pracovními silami, vlastními kapacitami. Vyřešit v rozumné době odstranění povodňových škod v takových objemech, které vzniknou po každé zásadnější povodni, však bez pomoci externích dodavatelů není možné. Správce vodní cesty je samozřejmě veřejným zadavatelem ve smyslu ust. § 4 zákona o zadávání veřejných zakázek⁶, a v závislosti na předpokládané hodnotě jednotlivých akcí odstraňování povodňových škod musí uzavření smlouvy s dodavatelem předcházet více či méně náročný vysoce formalizovaný administrativní proces zadávacího řízení, včetně veškerých s ním souvisejících předepsaných lhůt a komplikací v podobě přezkumů zakázek Úřadem pro ochranu hospodářské soutěže. S ohledem na možnost uchazečů těchto veřejných zakázek se proti výsledkům zadávacích řízení bránit, případně je nechávat opakovaně přezkoumávat ať už výše zmíněným dozorovým úřadem, případně následně správními soudy, je délka procesu výběru zadavatele značně neodhadnutelnou proměnnou. Situaci mohou nadále komplikovat podmínky některých dotačních titulů, vyžadujících stanovený minimální počet uchazečů o veřejnou zakázku. Potenciálních specializovaných dodavatelů totiž není na trhu mnoho, a v situaci, kdy je povodněmi zasažena značná část území republiky, může navíc být jejich kapacita brzy vyčerpána. To se následně výrazně negativně promítá do délky procesu výběru vítězného dodavatele, kdy některé zakázky je nutné pro nenaplnění předepsaného počtu podaných nabídek opakovat vícekrát. Nicméně v převážné většině případů se podaří, samozřejmě po absolvování složitější administrativní a legislativní pomyslného „bludiště“, vybraného uchazeče nalézt a samotné práce mohou být zahájeny.

Je-li odstranění povodňových škod spojeno s těžením nánosů, dostáváme se na další legislativní křižovatku – v závislosti na navrženém technickém řešení – lze odstranění povodňových nánosů na vodní cestě provést několika způsoby, a dle toho se takový způsob řídí odlišnými právními předpisy. Vysedimentované povodňové nánosy jsou po provedení vzorků a jejich vyhodnocení posouzeny i s ohledem na možnost využití. Někdy se stanou odpadem, jindy jsou mimo režim nakládání s odpady a řídí se jinou, volnější právní úpravou. Pokud navržené technické řešení spočívá v přesunutí nánosů například mimo plavební dráhu tak, že nánosy neopustí vodní prostředí, pak se na takové nakládání se sedimenty ve smyslu ust. § 2 zákona o odpadech⁷ tento zákon nevztahuje, včetně na něj navazujících předpisů⁸. V případě přesouvání sedimentu v rámci koryta toku lze tedy takovou činnost provádět bez dalšího. Legislativně složitější situací

je, pokud se navrhne technologické řešení, spočívající v odtěžení a odvozu nánosů mimo vodní prostředí. V řadě případů jsou nánosy tvořeny valouny, štěrkem, pískem či využitelným jemným sedimentem, tedy jedná se o využitelnou surovinu například pro stavební konstrukce, směsi a další využití. V takovém případě se daří odtěžený sediment zhotoviteli odprodat k dalšímu využití jako surový tzv. „říční materiál“, ve smyslu ust. § 14 odst. 1 písm. b) vodního zákona. Povodňový nános se s ohledem na jeho využitelnost a zájem o odkoupení tohoto materiálu vůbec nestane odpadem, následný výnos z prodeje potom pomáhá snižovat náklady na odstraňování povodňových škod. Takový sediment lze také odtěžit bez dalšího, následné nakládání se surovým říčním materiálem je potom v gesci a odpovědnosti zhotovitele, který se odkupem stává vlastníkem tohoto materiálu. Pokud není zaznamenán zájem o odkup sedimentu a tento musí být vytěžen mimo vodní prostředí, jedná se o odpad. Ten potom na základě svých vlastností může být využit buď k uložení na zemědělském půdním fondu (kde může například zvyšovat bonitu těchto půd), případně ho lze uložit na povrchu terénu (například zasypávání stavebních jam a podobně); pokud ovšem jeho vlastnosti nevyhovují závazným parametrům dle zákona o odpadech a jeho prováděcích předpisů k výše uvedeným využitím, je nutné ho uložit na skládku, což naopak výrazně zvyšuje náklady na odstraňování povodňových škod.



Čištění plavební dráhy Labské vodní cesty

Závěr

Povodňová epizoda s sebou přináší negativní vlivy na provoz vodní cesty. Při odstraňování těchto vlivů je správce vodní cesty povinen podřídit se řadě legislativních předpisů, počínaje identifikací rozsahu povodňových škod, přes plánování technického řešení jejich odstranění, administraci těchto záměrů, výběru dodavatele až po samotnou realizaci a obnovení parametrů vodní cesty. Tento složitý proces obsahuje řadu proměnných, které ovlivňují jednak délku trvání celého procesu, v neposlední řadě také náklady na odstranění povodňových škod. Z pohledu laické veřejnosti i uživatelů vodní cesty se může zdát tento proces zbytečně zdoluhavým, nicméně legislativní podmínky, kolize veřejných zájmů i problematika financování nepřispívají k rychlosti celého procesu a obnovení parametrů vodní cesty v kratší době. V rámci procesu je jistě prostor pro řadu legislativních úprav či výjimek, které by mohly proces uspišit, nicméně do jejich uzákonění je správce vodní cesty povinen respektovat aktuální pravidla.



Oprava břehového opevnění Labské vodní cesty v lokalitě Kolín

⁶ Zák. č. 134/2016 Sb., o zadávání veřejných zakázek, ve znění pozdějších předpisů

⁷ Zák. č. 541/2020 Sb., o odpadech, ve znění pozdějších předpisů

⁸ Např. vyhláška Ministerstva zemědělství a Ministerstva životního prostředí č. 257/2009 Sb., o používání sedimentů na zemědělské půdě, v aktuálním znění; vyhláška Ministerstva životního prostředí č. 273/2001 Sb., o podrobnostech nakládání s odpady, v aktuálním znění; zák. č. 334/1992 Sb., o ochraně zemědělského půdního fondu, ve znění pozdějších předpisů, a další

Osazení pevného plavebního značení na dolní Vltavě

Ing. Martin Král – Povodí Vltavy, státní podnik



Plavební znak pod VD Štěchovice

Vodní cesta mezi vodními díly Štěchovice a Vrané (ř. km 80,3 – 84,4) představuje důležitý úsek Vltavské vodní cesty, který je zároveň provozně specifický – úzký a skalnatý profil koryta je zde kombinován s častými a výraznými změnami hladin a průtoků způsobenými provozem vodních elektráren Štěchovice. V důsledku těchto vlivů docházelo k opakovanému uvolňování a splouvání původních bójí, které plavební dráhu vyznačovaly.

Tato situace představovala zvýšené riziko pro bezpečnost plavby, a proto bylo rozhodnuto o realizaci pevného plavebního značení formou trvalého a pevně kotveného systému. Cílem tedy bylo zajistit stabilní a trvale funkční značení, které bude odolávat dynamickým vodním stavům.

V rámci stavby bylo osazeno celkem 18 ks nových ocelových znaků, z toho 8 ks bylo opatřeno střížným čepem, který slouží jako pasivní bezpečnostní mechanismus samotného znaku. Při určitém zatížení tento čep umožňuje automatické sklopení znaku a zajišťuje tím ochranu před výrazným mechanickým poškozením. Tyto znaky jsou umístěny ve spodní části úseku vodního toku. V horní části úseku (pod VD Štěchovice) jsou

osazeny znaky nesklopné z důvodu vysokých hloubek. Velká rozkolísanost hladiny již neumožnila navrhnout rozumně velký sklopný znak.

Konstrukce znaku je dvoudílná – tvoří ji spodní kotvená část (mikropilota) a horní sklopná, nebo nesklopná část. Mikropilota je osazena kotevní deskou (hlavou) a přes závitové tyče a kontra matky spojena s patkou horní části znaku. To umožňuje směrové i výškové nastavení.

Realizace

Před samotnou realizací byla sklopná část znaku podrobena destruktivní zkoušce, která ověřila správnost teoretického návrhu střížného čepu.

Realizace stavby pevného plavebního značení probíhala za plného provozu vodní cesty a v koordinaci s dispečinkem PVL a provozem vodních elektráren. S ohledem na omezený přístup v členitém skalnatém terénu a proměnlivý režim hladin byla všechna montážní a vrtná zařízení umístěna na pracovní plošinu tvořenou soulodím ženiijních pontonů.

Vrty pro založení byly hloubeny rotačně příklepovou metodou s tzv. ztracenou výpažnicí, až do hloubky cca 2,2 m pod dno koryta. Po vyčištění byly ztracené výpažnice vyplněny cementovou zálivkou, do které byla mikropilota osazena. Následovalo našroubování kotevní desky, její rektifikace a fixace. Po zatvrdnutí zálivky byla horní část znaku osazena a spojena se spodní částí. Potápěč provedl závěrečné jemné nastavení, včetně přesné orientace sklápěcího mechanismu ve směru proudu. Veškeré pracovní činnosti byly prováděny s ohledem na minimalizaci zásahů do vodního režimu a s důrazem na přesnost realizace.

Závěr

Realizace pevného plavebního značení pod vodním dílem Štěchovice představuje úspěšné řešení dlouhodobě problematického úseku Vltavské vodní cesty, kde provoz vodních elektráren a specifické morfologické podmínky zásadně omezovaly funkčnost původního plovoucího značení. Nově instalované pevné znaky s možností sklopení pomocí střížného čepu poskytují robustní a zároveň bezpečné vodící prvky, které odolávají běžnému i extrémnímu provoznímu zatížení.



Vrtná souprava

Programové prohlášení vlády České republiky

Kapitola 8 - DOPRAVA

Rychlá, bezpečná a dostupná dopravní infrastruktura je základním předpokladem pro rozvoj hospodářství, dostupnost služeb a rovnoměrný rozvoj všech regionů České republiky. Dopravní systém musí být moderní, současně ekonomicky udržitelný a spravedlivý pro všechny uživatele. Budeme prosazovat dopravní politiku, která propojí všechny druhy dopravy, zajistí stabilní a dlouhodobé investice, efektivní čerpání evropských fondů a odstraní zbytečné překážky při přípravě a realizaci strategických staveb.

- Odmítneme ideologické zásahy, které by ohrožovaly dostupnost a svobodu mobility občanů.
- Odmítneme zákaz spalovacích motorů od roku 2035 a zavádění uhlíkových daní na paliva.
- Otevřeme tzv. liniový zákon pro další urychlení dopravních staveb.
- Budeme pokračovat v dokončení páteřní dálniční sítě, která zajistí kvalitní propojení všech regionů České republiky i napojení na sousední země.
- Do roku 2029 kompletně dokončíme a propojíme s Polskem D11. Propojíme Karlovy Vary s Prahou skrze dokončenou D6.
- Kompletně hotové bude rovněž rozšíření D1 na křižení Brno-jih. Stejně tak bude hotová D35 až do Mohelnice.
- Do roku 2027 povede D3 přes celé jižní Čechy až po napojení s Rakouskem. Středočeské úseky D3 budou ve fázi výstavby.
- Urychlíme výstavbu D52, do 2029 budou všechny úseky na pevné pláni, přechod přes Novomlýnské nádrže bude v intenzivní fázi výstavby.
- Do roku 2027 dokončíme rozšíření Pražského okruhu na Černý Most a dostavíme propojení mezi D1 a D11.
- Zbývající část Pražského okruhu zahájíme nejpozději v roce 2028. Budeme pokračovat v D49, spojující Zlínský kraj se Slovenskem.
- Připravíme kroky pro realizaci doplňkových dálnic s plánovaným dokončením do roku 2050.
- Prioritou u železnice budou stávající koridory, kde postupně zvýšíme rychlost na 200 km/hod, a to na úsecích v délce min. 70 km.
- Rozšíříme elektrifikaci železnice, rozšíříme stávající železniční síť i o třetí kolej na nejvytíženějších úsecích hlavních koridorů.
- Do roku 2029 spojíme Prahu, ruzyňské letiště a Kladno.
- Posílíme bezpečnost až u 400 železničních přejezdů formou vyšší úrovně zabezpečení. Hlavní koridory vybavíme do 2029 bezpečnostním systémem ETCS.
- Postavíme nová překladiště a napojíme průmyslové areály. Naším cílem je zastavit úbytek přepravovaného zboží po železnici a zvýšit její konkurenceschopnost. Rozšíříme možnosti pro nákladní dopravu na trasách Plzeň – Domažlice – Furth im Wald a České Velenice – Gmünd.
- Dokončíme modernizaci hlavních vlakových nádraží v Pardubicích, Hradci Králové a Ostravě.
- Do roku 2029 pokryjeme všechny železniční koridory internetem 5G.
- Provedeme důkladnou analýzu realizovatelnosti všech předpokládaných úseků vysokorychlostních tratí a v jejich přípravě budeme pokračovat rovněž v návaznosti na možnosti rozpočtu Státního fondu dopravní infrastruktury.

Urychlíme výstavbu vodního stupně Děčín, který doplní přepravu energetických a průmyslových komponent a současně podpoří ochranu životního prostředí díky snížení kamionové dopravy. Zachováme strategický přístup České republiky k moři prostřednictvím území v Hamburku a podpoříme rozvoj flotily říčních a námořních plavidel pod českou vlajkou.

- Novelizujeme zákon o provozu na pozemních komunikacích tak, aby čistý zisk z provozu městských radarů byl odváděn do Státního fondu dopravní infrastruktury. Srovnáme podmínky pro elektromobily a klasická vozidla, včetně dálničních známek, a zmrazíme jejich cenu i související poplatky pro osobní dopravu. Zavedeme rovněž doplňkový režim flotilových dálničních známek.
- Při financování výstavby využijeme vedle rozpočtových zdrojů i evropské fondy a modely veřejně-soukromého partnerství (PPP), zejména u projektů, které tento přístup zrychlí a zefektivní.
- Vrátime slevy na jízdné pro studenty a seniory ve výši 75 procent.
- Začneme sjednocovat systém veřejné dopravy a vytvoříme jednotná pravidla v celé České republice. Podpoříme vznik přestupních terminálů integrujících městskou, regionální, dálkovou i individuální dopravu.
- Omezíme těžkou kamionovou dopravu na komunikacích nižších tříd prostřednictvím digitalizace, dispečerského řízení a mýtných pobídek, které ji udrží na určených koridorech.
- Zavedeme povinnost pro řidiče taxislužeb prokazovat znalost českého jazyka a sjednotíme požadavky na řidiče taxislužeb a přepravních platforem tak, aby splňovali jasně stanovené profesní a kvalifikační podmínky, zaručující bezpečnou a kvalitní službu pro cestující.
- Podpoříme projekt modernizace Letiště Praha, včetně kolejového napojení z centra města, jako významnou investici do budoucnosti naší země. Chceme, aby Česká republika měla moderní, bezpečné a konkurenceschopné letiště s dostatečnou kapacitou, které bude sloužit lidem, podpoří podnikání a přinese nové pracovní příležitosti.
- Usilujeme o vyvážený rozvoj všech druhů dopravy. Nebudeme protežovat žádný dopravní mód, včetně cyklistické dopravy, na úkor jiných. Investice budeme rozdělovat podle skutečných dopravních potřeb občanů a regionů, s cílem zajistit jejich propojení a funkční doplňování.



Úsvit nebo soumrak české vodní dopravy?

Aktuality Ředitelství vodních cest ČR

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

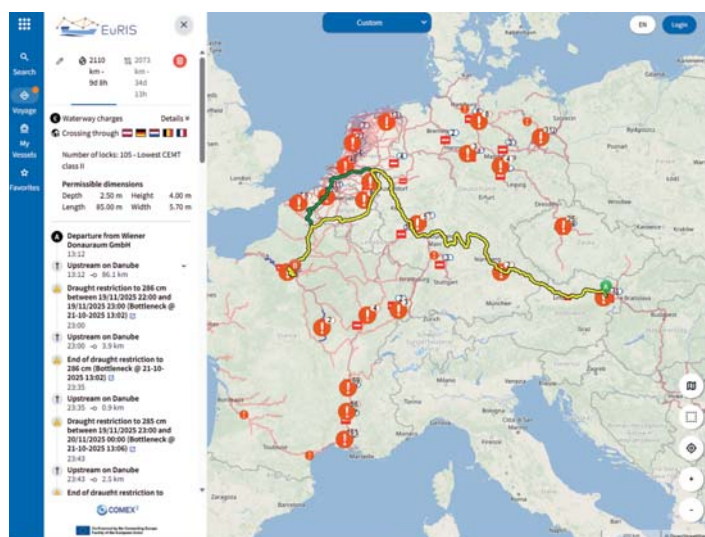
Spuštění nové verze portálu EuRIS s informacemi o splavnosti vodních cest celé Evropy



Praha, 10. prosince 2025 – EuRIS, evropský informační portál o vnitrozemských vodních cestách, spouští inovovaný internetový portál, který je mnohem intuitivnější a uživatelsky přívětivější. Na základě podrobného průzkumu mezi uživateli byl organizací spravující EuRIS kompletně přepracován portál www.eurisportal.eu, které je nyní lépe přizpůsoben potřebám uživatelů.

Vylepšení

Celý internetový portál byl restrukturalizován, aby získal svěžší, moderní vzhled a byl mnohem vstřícnější k mobilům. Inovovaný portál je zaměřen na zobrazování informací na mapě, kdy uživatelé si mohou vybrat, které informační vrstvy potřebují, a nastavit si je dle vlastních preferencí. Nová struktura menu je intuitivnější, rozšířeny jsou možnosti filtrování a jsou snadněji použitelné. Chcete-li se s novým portálem podrobně seznámit, můžete si spustit prohlídku s průvodcem „Co je nového“. Na pozadí portálu bylo provedeno několik technických zlepšení, která zavádí opatření v oblasti kybernetické bezpečnosti a zlepšují rozhraní API pro strojovou výměnu informací s jinými aplikacemi. Díky této nové aktualizaci je portál EuRIS připraven na budoucnost.



Nová verze portálu EuRIS

Průzkum mezi uživateli EuRIS

Z průzkumu, provedeného v roce 2024 mezi 769 uživateli vnitrozemských vodních cest napříč Evropou, vyplynulo celkové ohodnocení průměrnou známkou 3,5, kdy 5 by bylo nejlepší hodnocení. Výsledek naznačuje spíše pozitivní přijetí on-line portálu veřejností. Přestože uživatelé ocenili poskytované služby systémem EuRIS, navrhli také několik zlepšení. Na základě této zpětné vazby aktualizovaly organizace spravující

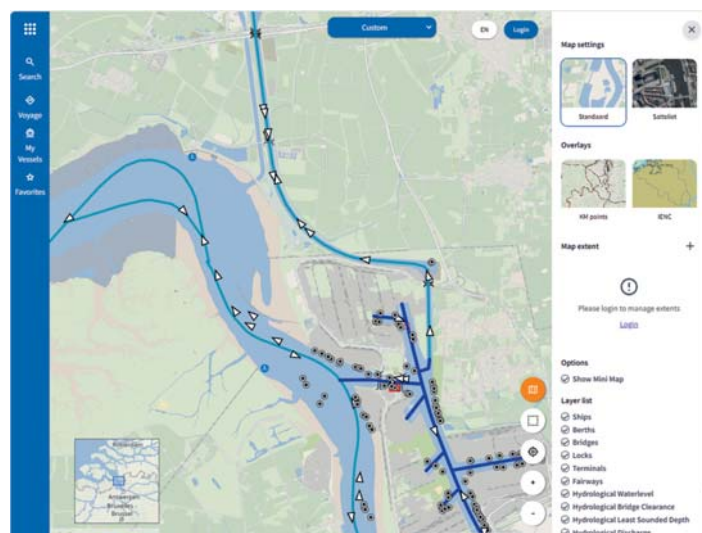
EuRIS a vylepšily internetový portál. Na další optimalizaci ještě budou pracovat.

EuRIS

Portál EuRIS byl spuštěn v roce 2022 jako výsledek spolupráce mezi 13 státy s cílem poskytnout snadný přístup ke statickým a dynamickým informacím o vodních cestách napříč Evropou. Je tak pokryto více než 27 000 km evropských vnitrozemských vodních cest.

Vůdci plavidel a další uživatelé mohou kdykoli získat aktuální informace v reálném čase a mít přehled o skutečné dopravní situaci v průběhu své plavby, včetně čekacích dob, incidentů nebo narušení provozu, které ovlivňují dobu plavby. Kromě toho, pokud mají svůj účet, tak mohou informace sdílet s ostatními, jako například jejich předpokládaný čas příplutí ETA. To vše je poskytováno v zabezpečeném prostředí, které zajišťuje soukromí dat všech uživatelů.

Téměř veškeré informace jsou veřejně dostupné v systému EuRIS bez registrace uživatele. Počet registrovaných uživatelů vzrostl na 6500 a neustále roste. Systém EuRIS rovněž poskytuje otevřená data prostřednictvím rozhraní API, které umožňuje komerčním produktům získávat data ze systému EuRIS a sdílet a zobrazovat je ve svých vlastních aplikacích. Každých 24 hodin obdrží systém EuRIS za tímto účelem více než 4 miliony požadavků na data.



Nová verze portálu EuRIS

Budoucnost systému EuRIS

Organizace spravující EuRIS budou portál dále rozvíjet. Nadcházející vylepšení budou zahrnovat funkce jednotného přihlášení (SSO), vylepšené vyhledávání a grafy, přepínání režimu den/noc, informace o břehových přípojkách elektřiny a vody a další rozšíření sítě vodních cest zahrnutých do EuRIS. Neustále se zaměřujeme na zlepšení kvality dat.

EuRIS v České republice

Na portálu EuRIS jsou k dispozici aktuální informace o splavnosti, pohybu plavidel, přehledy objektů i elektronické plavební mapy o 315 km splavného Labe od státní hranice s Německem po Přelouč a Vltavy od Mělníka po Slapy. V průběhu roku 2026 pak budou doplněny informace o Vltavě až do Českých Buděj-

jovic a o Baťově kanále na Moravě.

V neposlední řadě je třeba zdůraznit, informace o plavbě v celé Evropě jsou k dispozici i v češtině.

Organizace spravující EuRIS

Stát	Organizace
Rakousko	viadonau
Belgie	De Vlaamse Waterweg NV
Bulharsko	Společnost bulharské přístavní infrastruktura
Chorvatsko	Ministerstvo moře, dopravy a infrastruktury
Česká republika	Ministerstvo dopravy, Ředitelství vodních cest, Státní plavební správa
Francie	Voies navigables de France
Německo	Federální správa vodních cest a vodní dopravy
Maďarsko	Ministerstvo stavebnictví a dopravy, RSOE, Generální ředitelství vodního hospodářství
Lucembursko	Lucemburské velkovodství, Ministerstvo mobility a veřejných prací – služba plavby
Nizozemsko	Ministerstvo infrastruktury a vodního hospodářství, Rijkswaterstaat
Polsko	Ministerstvo infrastruktury, Inspektorát vnitrozemské plavby (Štětín)
Rumunsko	Rumunský námořní úřad, správa Dunaje v Galati, správa splavných kanálů
Srbsko	Ministerstvo stavebnictví, dopravy a infrastruktury – ředitelství pro vnitrozemské vodní cesty
Slovensko	Dopravní úřad
Švýcarsko	Švýcarský přístav

EuRIS - vaše brána k informacím o evropské vnitrozemské plavbě



Na Mělníku vznikne přístaviště rekreačních plavidel

Město Mělník a Ředitelství vodních cest ČR plánují v rámci podpory rozvoje vodní turistiky výstavbu veřejného přístaviště pro krátkodobé stání malých rekreačních plavidel ve městě Mělník. Navrhované přístaviště má sloužit nejen návštěvníkům města, příplouvajícím na malých plavidlech, ale přinese občanům možnost zastavení vlastních, či zapůjčených plavidel, ve svém městě.

Veřejné přístaviště připravuje Ředitelství vodních cest ČR pro uspokojení zájmu vodních turistů o bezpečné a pohodlné vyvázání v blízkosti soutoku Labe a Vltavy. „Potřebnost doplnění této infrastruktury dokládají výsledky letošní rekordní plavební sezóny, kdy dosavadních 11 veřejných přístavišť navštívilo v roce 2025 celkem 3165 lodí, což je o 40 % více než v předchozím roce,“ uvedl Lubomír Fojtů, ředitel Ředitelství vodních cest ČR, jež je investorem a provozovatelem přístavišť.

„Město Mělník leží na soutoku dvou největších českých řek, ale tento potenciál využíváme zatím velmi omezeně. Proto jsem rád, že se podařilo na tomto projektu dohodnout s Ředitelstvím vodních cest ČR, a společně tak nalézt řešení, které povede k obnově života na soutoku a na březích. Místo v blízkosti historického centra města je velmi oblíbené.“ uvedl starosta města Mělník Tomáš Martinec.

Pro polohu přístaviště se zvažovalo několik alternativ. Původně zamýšlené umístění na pravém břehu u starého silničního mostu vedle areálu Českých přístavů, známé jako Vinařství, se ukázalo jako neprůchozí, neboť se nepodařilo získat povolení Českých přístavů se zřízením přístupu pro veřejnost. Aktuálně sledovaná varianta přístaviště je na pravém břehu řeky přibližně 700 m proti proudu nad soutokem s Vltavou, přímo naproti bývalým slunečním lázním. Je navržena do existující zátoky tak, že ani v nejmenším nezasahuje do profilu



Lokalizace návrhu rekreačního přístaviště Mělník

řičního koryta.

Lokalita nabízí dobrý přístup do města, a je atraktivní nejen pro obyvatele a návštěvníky města, ale také pro uživatele pravobřežní labské cesty a cyklotrasy, pro které vytváří přirozený vstupní bod do města na křižovatce cest. Do 1,2 km vzdáleného centra města se lze dostat po stezce pro pěší, která se po 300 m napojuje na cestu vedoucí přes sady Na Polabí. Pro cyklisty je trasa o 500 m delší. Očekává se, že nové přístaviště podpoří očekávaný rozvoj této části břehu, jelikož již nyní se zde konají různé městské akce. Přístaviště přinese občanům nejen možnost krátkodobého stání plavidel, ale také nové posezení u řeky. Díky připojení přístaviště na vodovod a elektrickou energii bude moci město v budoucnu využívat tato média při svých akcích pro veřejnost na nábřeží.



Vizualizace návrhu rekreačního přístaviště Mělník

Technicky je přístaviště navrženo jako plovoucí molo délky 120 m osvědčené konstrukce s betonovými plováky, ocelovou konstrukcí a dřevěnou pochozí palubou. Vstup na molo zajišťuje ocelová přístupová lávka, vedoucí ze zpevněné plochy na břehu přímo na molo. Celá konstrukce se pohybuje v závislosti na výšce hladiny po tzv. vysokovodních dalbách nahoru a dolů ve výškovém rozsahu, dosahujícím za povodní až 9,5 m. Dalby si lze představit jako vysoké sloupy, které drží molo pevně na místě, a umožňují mu pohyb právě jen ve směrech nahoru a dolů.

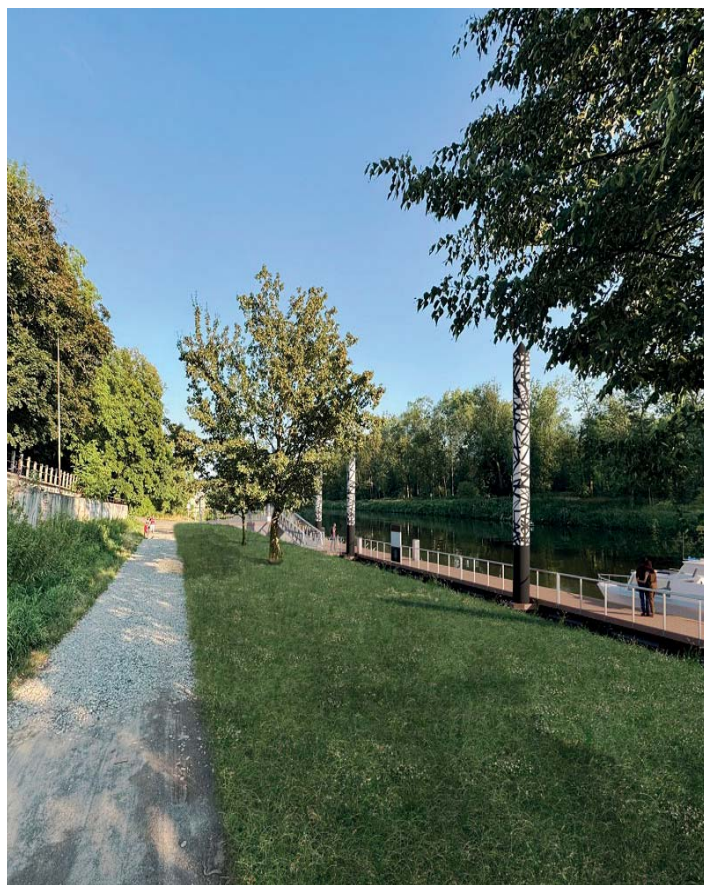
Přilehlá zpevněná plocha obsahuje nezbytnou přístavní infrastrukturu, jako jsou informační panely a cedule, lavička, stojany na kola, odpadkový koš a podobně. Přístavní infrastruktura bude osvětlena, monitorována kamerovým systémem, a vybavena odběrnými sloupky pro odběr elektrické energie a vody uživateli přístaviště. Zároveň zde bude i plavební značení a informační sy-

stém přístavišť. Upravené břehy jsou zpevněny kamennou dlažbou a předpokládá se jejich přirozené zarůstání trávou.

V současné fázi přípravy je vyhotovena studie, předkládající technické a architektonické řešení, jež bylo odsouhlaseno společně Městem Mělník a Ředitelstvím vodních cest ČR. V roce 2026 bude zpracována dokumentace pro povolení záměru, a v následujícím roce by mohla být stavba povolena. Očekávané uvedení do provozu je v roce 2028. Investiční náklady budou kalkulovány v další fázi zpracování projektové dokumentace.



Vizualizace návrhu rekreačního přístaviště Mělník



Vizualizace návrhu rekreačního přístaviště Mělník



Zakládání Dvoreckého mostu přes Vltavu v Praze



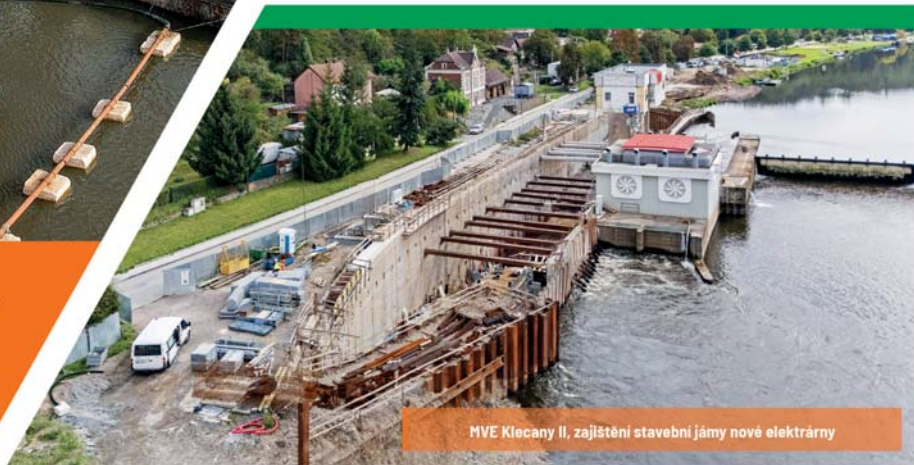
Uzávěr plavebního kanálu Troja v Praze



ZAKLÁDÁNÍ STAVEB®

ZAKLÁDÁNÍ STAVEB, A. S., K JEZU 1,
143 00 PRAHA 4 - MODŘANY, [ZAKLADANI.CZ](https://zakladani.cz)

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



MVE Klecany II, zajištění stavební jámy nové elektrárny

Nový klapkový jez na Dyji: technický unikát s ekologickým přínosem

Ing. Lubomír Mik – vedoucí projektu, Metrostav CZ, divize 6

metrostav CZ



Zaplavená stavba během povodně v září 2024 (ve vodě jen lehce patrný obrys stavební jímky)

Vodní hospodářství v České republice čelí v posledních letech zásadní výzvě, jak účelně hospodařit s vodou v době klimatické změny, kdy se střídají období sucha s extrémními srážkami. Jižní Morava, dlouhodobě vystavená suchu a poklesu hladiny podzemní vody, se stala místem jedné z významných vodohospodářských investic – výstavby nového klapkového jezu Pohansko na Dyji. Výstavba unikátního jezu a realizace dalších opatření má obnovit přirozený vodní režim lužních lesů Soutoku, „zelené perly Moravy“, a zajistit jejich dlouhodobou vitalitu.

Technické řešení – klapkový jez Pohansko

Vzdouvací a manipulační objekt na řece Dyji v Pohansku je navržen jako nová stavba, jejímž hlavním účelem je řízené navýšení hladiny toku a umožnění efektivního zavodnění lužních lesů v oblasti Soutoku. Jez se nachází v říčním kilometru 17,254 až 17,444, v úseku mezi lávkou přes Dyji a odbočením k nápuštěnému objektu Pohansko. Koryto řeky má v tomto místě šířku dna přibližně padesát metrů a hloubku čtyři až pět metrů, přičemž břehové hrany jsou v nadmořské výšce kolem 156 metrů.

Samotnou konstrukci jezu tvoří železobetonové těleso s dvěma krajními pilíři, ve kterých jsou umístěny strojovny, a dále středovým pilířem, dělícím jez na dvě samostatná pole. Do každého z nich je osazena 31tunová ocelová klapka dlouhá 23 metrů a vysoká 2,3 metru. Klapky jsou ve spodní části uchycené čepovými ložisky, ovládané jsou jednostranně pomocí hydraulických válců a agregátů umístěných v bočních pilířích. Síla, kterou musí válce vyvinout, aby se klapky zvedly, činí 2200 kN. Právě způsob ovládání činí stavbu, vzhledem k rozměrům, technicky výjimečnou. Podle dostupných informací se jedná v rámci České republiky o unikátní řešení. V běžném provozu zůstávají sklopené klapky u dna, takže nenarušují průtočnost toku ani migrační prostupnost. V případě potřeby lze jejich zvednutím zvýšit hladinu Dyje o více než dva metry, a umožnit tak nátok vody do soustavy kanálů, revitalizovaných mokřadů a tůň. Součástí objektu je rovněž migrační propust pro vodní živočichy, která zároveň zajišťuje minimální zůstatkový průtok požadovaný správcem toku.



Dokončena jímka, zahájeny zemní práce pro založení jezu

Jez je koncipován tak, aby při běžných průtocích v rozmezí 9 až 17 metrů krychlových za sekundu umožnil nátok vody do soustavy zavodňovacích kanálů a objektů. Po krátkodobém vzduť hladiny se napustí do lužních lesů během deseti či dvanácti dnů až dvanáct milionů metrů krychlových vody. To ovlivní území od profilu jezu Pohansko až po jez Břeclav v říčním kilometru 22,907.

Revitalizační opatření v EVL Soutok–Podluží

Součástí projektu je také komplex menších stavebních objektů v lužních lesích. Jde o propustky, stavidla, napojení tůň a mokřadů na stávající kanály, obnovu historických vodních cest a vytvoření nových vodních ploch. Mezi nejvýznamnější patří propustek Brána, napojení tůně Kulatá na tok Svodnice, propojení zemníku Hvězda s Enkládou, zvýšení stavidla u Trnavské cesty či obnova mokřadů na Černých jezerech.

Technická řešení jsou převážně jednoduchá – zemní práce, otevřené kanály, manipulační hradítka – ale jejich ekologický dopad je zásadní. Díky nim se podařilo obnovit propojení mezi jednotlivými vodními plochami, zvýšit retenční schopnost krajiny a vytvořit nové biotopy pro obojživelníky, ryby i ptactvo.



Instalace trvalých štětovnic s cílem zamezit podtékání plánovaného jezu

Revitalizace tak přispívá nejen k zavodnění porostů, ale i k rozšíření biodiverzity a posílení ekologické stability celého území.

Z výstavby

Před zahájením samotné výstavby klapkového jezu bylo nutné zřídit stavební jámu z ocelových štětovnic VL604, které byly zatlučeny do říčního dna i břehových hran, aby vytvořily uzavřený prostor s dostatečnou těsností proti pronikání vody. Oproti původnímu návrhu zde zhotovitel navrhl ztužení celé jámy pomocí příčných žebér tvořených trojicí štětovnic. Toto řešení je dostatečně tuhé a zabírá méně místa než případné rozpírání. Štětovnicová stěna byla navržena tak, aby odolávala hydrostatickému tlaku při běžných průtocích Dyje do max. hladiny při průtoku Q_1 .

Kvůli nevyhovujícím výsledkům zkoušek základové spáry bylo nutné změnit způsob založení jezu. Nevhodnou zeminu pod jezem proto nahradil betonový roznášecí blok s doplňkovou výztuží.

Na začátku prosince 2025 byla na stavbu přivezena a namontována první klapka v dokončeném pravém jezovém poli. Aby se tato 23 metrů dlouhá a 31 tun vážící klapka vůbec mohla dostat na místo, bylo nutné upravit příjezdové cesty, místy dočasně posunout ploty soukromých pozemků, a také upravit povodňovou hráz. Samotná instalace klapky proběhla za pomoci jeřábu s nosností 500 tun. Osazením klapky vrcholí první fáze výstavby, kdy jsou dokončeny veškeré konstrukce pravého pole jezu. Po seřízení klapky a jejím odzkoušení se zaplaví stavební jáma a postupně se demontuje jáma první etapy. V následujícím roce pak budou práce pokračovat na levém břehu. Tam bude možné v závěru následujícího roku osadit klapku i do druhého jezového pole.

Ekologické přínosy

Výstavba klapkového jezu Pohansko má zásadní význam pro obnovu přirozeného vodního režimu lužních lesů Soutoku, které patří k nejcennějším přírodním lokalitám střední Evropy. Tyto lesy jsou dlouhodobě ohroženy kombinací vodohospodářských úprav z minulého století a opakujících se období sucha, kvůli



Osazování pravé jezové klapky po dokončení železobetonové konstrukce jezu

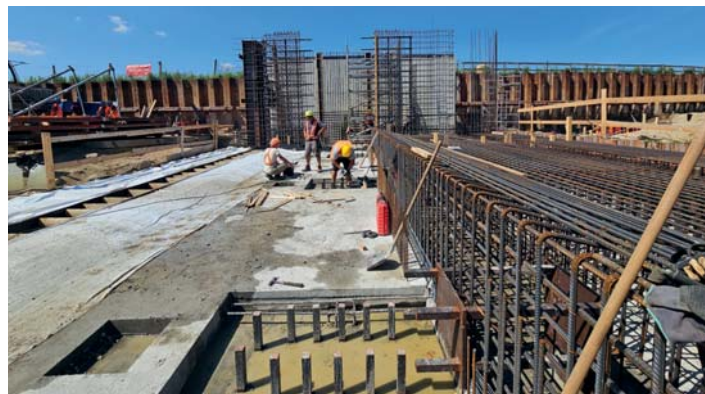
kterým ustaly přirozené záplavy a hladina podzemní vody poklesla o více než dva metry. Nový jez umožní krátkodobé vzdutí hladiny Dyje a řízené napouštění vody do kanálů, mokřadů a tůní, čímž obnoví potřebný vodní režim lužních lesů. Tento způsob hospodaření s vodou se co nejvíce přibližuje přirozenému režimu povodní, který v minulosti zajišťoval pravidelnou závlahu a obnovu lužních ekosystémů.

Závěr

Projekt ukazuje, že moderní vodohospodářské stavby mohou být nejen technickým řešením, ale i nástrojem pro obnovu přírodních procesů. Klapkový jez Pohansko vrací vodu do krajiny, zvyšuje její odolnost vůči suchu a chrání jedinečné území Soutoku.

Investor	Lesy České republiky, s.p.
Projektová dokumentace	VH atelier, spol. s r.o.
Zhotovitel	společnost „Soutok – Podluží“ tvořená vedoucím účastníkem firmou Metrostav CZ s.r.o. a druhým společníkem firmou OHLA ŽS, a.s.
Smluvní cena	172 mil. Kč Z toho Jez 147 mil. další opatření 25 mil.
Termín	10/2023–11/2026

Foto: Metrostav CZ



Betonáž monolitické konstrukce jezu



Život není takový – je úplně jiný (100)

Ing. Josef Podzimek

Milí čtenáři, již napřed se omlouvám, že se opět vracím o více než 10 let zpět, ale úplně mě ohromilo, když jsem si náhodou vzal do ruky číslo našeho časopisu 4/2024 a opět jsem si uvědomil co vše jsme organizovali pro propagaci dokončení vodního koridoru Dunaj-Odra-Labe.

A protože opakování je matka moudrosti uvedu zde úvodní slovo prezidenta Miloše Zemana při přivítání šesti evropských prezidentů, kteří spolu tehdy vážně hovořili o vodní dopravě i vodním koridoru Dunaj-Odra-Labe. Připojuji také jednu stranu, která zcela shrnuje, co vše jsme pro tuto myšlenku za jednu dekádu udělali. Pouze připomenu, že toto mé povídání symbolicky uzavírá prvních 100 článků „Život není takový – je úplně jiný“.

*Nepřipouštím pouze jedinou věc,
že by ze zásady nemělo žádný smysl
o dobré věci usilovat.*

Václav Havel

WASSERSTRASSEN
UND
BINNENSCHIFFFAHRT

WATERWAYS
AND
INLAND NAVIGATION

VODNÉ CESTY VODNÍ CESTY A PLAVBA

4
2014



**Šest prezidentů zemí Evropské unie zahájilo výstavu
o dokončení vodního koridoru Dunaj-Odra-Labe**

Vydává

PLAVBA o.p.s.
A VODNÍ CESTY

Prezidenti šesti středoevropských zemí na největší mapě vodního koridoru Dunaj-Odra-Labe

Vodní koridor Dunaj-Odra-Labe na největší mapě vodních cest České republiky představil dne 11. prosince 2014 předseda správní rady obecně prospěšné společnosti Plavba a vodní cesty Josef Podzimek. Mimořádné postavení tohoto projektu pro Českou republiku a střední Evropu pak zdůraznil prezident ČR Miloš Zeman.

„Vážení páni prezidenti, vážení hosté, dovoluji vám přivítat na výstavě věnované dokončení vodního koridoru Dunaj-Odra-Labe. Projekt, který je připravován a budován po staletí, a jehož důležitost je stále platná.

Stojíte před schematickou mapou vodní cesty, kterou pro její mnohoúčelnost nazýváme vodním koridorem Dunaj-Odra-Labe. A jak sami vidíte, je téměř z poloviny hotov. Proto se nejedná o nový projekt, ale pouze o jeho dokončení. A proč má vést právě přes naše území? Protože se zde nachází nejnižší místo na rozvodí Dunaje a Odry, takzvaná Moravská brána. Tuto výhodu můžeme využít, i když odbočíme z Dunaje do splavného Váhu a pak průplavem po slovenském území k řece Moravě.

První pokus o propojení Dunaje a Labe podnikl již císař

římský a král český Karel IV. v roce 1365. Opravdový projekt vodní cesty Dunaj-Odra-Labe však popsal až v roce 1700 Lothar Vogemont. Pak už se panovníci, kteří průplav podporovali, střídali. Rakouská vláda již v roce 1870 schválila zákon o stavbě průplavu. Nejdůležitější však byl vodocestný zákon, který podepsal císař rakousko-uherský František Josef již v roce 1901, a to s dobou výstavby 20 let. Pak to šlo již rychle. Pro urychlení výstavby byl v roce 1938 podepsán německo-česko-slovenský protokol o uskutečnění Dunajsko-Oderského průplavu s dobou výstavby 6 let. Jak vidíte, naši předci nepovažovali tento projekt za gigantický. Se stavebními pracemi se začalo na polském území 5. prosince 1939 a zároveň byly zahájeny práce na průplavu u Vídně. Pak nastala 2. světová válka a u nás posléze budování reálného socialismu. Ale nikdy se nepřestal budovat, nebo alespoň projektovat průplav Dunaj-Odra-Labe.

Když se podíváte na mapu, před kterou stojíte, tak uvidíte, že do dnešního dne je dokončeno nebo modernizováno 39 plavebních stupňů za téměř 200 miliard Kč (modrá barva). Zbývá tedy dokončit zbývajících polovinu díla



Slavnostní zahájení výstavby vodního koridoru Dunaj-Odra-Labe na Pražském hradě

SROVNÁNÍ DOPRAV / COMPARISON OF TRANSPORT		312 TEU = 190 m lodní sestava / 190 m inland navigation push barge train	
312 kontejnerů TEU přepraví: (kontejner o rozměrech 2,44 x 3,66 m)	3 typická lodní sestava 3 typical inland navigation push barge train	312 kamionů 312 trucks	312 kamionů 312 trucks
312 TEU containers can be transported by:	312 TEU containers can be transported by:	312 kamionů 312 trucks	312 kamionů 312 trucks



asi za 8 miliard € (červená barva) a můžeme začít plout.

Dojde k oživení ekonomiky našich zemí. A nyní to hlavní. Říká se, že je vodní doprava zastaralá a že jí nahradí železnice a silniční doprava. Není to pravda, podíl vodní dopravy v Evropě i ve světě stoupá. Souběžné železnice jsou vytížené a silnice jsou přetížené. Nebo chceme budovat čtvrtý, pátý, šestý pruh dálnic a postupně se udusit v exhalacích a umírat ve smrtelných nehodách?

Vodní doprava je nejekologičtější ze všech druhů dopravy a ze všech ekologických hledisek. Ale vodní koridor D-O-L není na rozdíl od železnic a silnic jenom dopravní

stavba, ale v poslední době vystupuje víc jak z poloviny jeho vodohospodářská funkce. Stejně důležitá je jeho funkce energetická, zvláště přečerpací elektrárny jsou důležitým regulátorem energetické sítě. Dnes však stále více vystupuje do popředí energetická bezpečnost každého státu a té může velice pomoci vodní doprava, která jediná svou kapacitou při dopravě stlačeného plynu může konkurovat ropovodům a plynovodům. Pouze vodní doprava může zajistit přepravu energetických zdrojů z oblastí kdekoliv na světě, bez závislosti na politicky a ekonomicky rizikových oblastech.“



Slovenský, polský, český a rakouský prezident si prohlížíjí vedení trasy vodního koridoru Dunaj-Odra-Labe na největší mapě vodních cest ČR

2 TEU = 1,6 km 3 vlakové soupravy / 1.6 km 3 trains

312 TEU = 4,5 km dlouhá kolona kamionů / 4.5 km long convoy of trucks



Výstava o dokončení vodního koridoru Dunaj-Odra-Labe na Pražském hradě

Prezident České republiky Miloš Zeman: „Vážený pane prezidente Rakouska, vážený pane prezidente Polska, vážený pane prezidente Slovinska, vážený pane prezidente Slovenska a vážený pane prezidenta Maďarska. Jistě znáte známé heslo Martina Luthera Kinga „I have a dream“. Je mnoho a mnoho snů – a jeden z těchto snů je vytvoření vodního koridoru propojujícího Černé a Baltské moře. Vzhledem k ohodnocení ceny projektu a časové náročnosti může trvat stavba přibližně 15 let a zaměstnávat až 60 000 pracovníků. A toto je jádrem problému. Prakticky každý politik v našich zemích je zvolen na čtyř nebo pětileté období, takže horizont 15 let je příliš dlouhý pro populistické politiky, kteří preferují krátkodobou strategii namísto dlouhodobé. Jsem si naprosto jistý, že všichni přítomní prezidenti nejsou populističtí politici a mají své vlastní sny. Někdy odkaz, který naplní nejenom dopravní potřeby, ale také energetické potřeby, opatření proti povodním a samozřejmě jistý druh relaxace, protože všichni potřebujeme občas relaxovat. Rád bych vyjádřil upřímné poděkování organizátorům této výstavy a nezapomínejte, že beze snů je život politiků nudný, šedý a bezvýznamný.“

Následujícího dne doplnili prezidenti své názory na vodní koridor D-O-L:

Prezident Miloš Zeman: „Vodní koridor Dunaj-Odra-Labe by mohl být jedním z možných projektů v rámci iniciativy na vytvoření evropského investičního fondu na podporu dopravní infrastruktury, který by přispěl ke zlep-

šení nejen ve střední Evropě, ale i v dalších částech Unie. S ministerstvem dopravy jsem již několikrát jednal o nutnosti zpracování studie proveditelnosti, která je základním předpokladem pro pokročení v přípravě dokončení tohoto projektu. Proto bych nyní nerad naléhal na prezidenty Polska, Rakouska a Slovenska, aby tento projekt oficiálně podpořili, dokud nebude hotová studie proveditelnosti.

Na druhé straně jsem samozřejmě vděčný svému příteli Bronislavu Komorowskému, který vzhledem k tomu, že se jedná o Odru, vyjádřil loni svou podporu tomuto projektu veřejně na Polsko-českém obchodním fóru ve Varšavě.“

Polský prezident Bronisław Komorowski: „Jako dlouholetý předseda Mořské a říční ligy podporuji rozvoj vodní dopravy v souladu s životním prostředím. I já mám podobné sny. V současné době Polsko realizuje krok po kroku modernizaci oderské vodní cesty, která propojuje Česko s Baltským mořem a námořním přístavem Štětín. A tím my částečně tento velký projekt v rámci našich možností realizujeme skrze revitalizaci oderské plavby.“

Rakouský prezident Heinz Fischer: „Tento projekt si teď dokážu daleko lépe představit. Pan prezident Zeman správně citoval čínské přísloví: Jednou vidět je lépe než stokrát slyšet. To platí i pro tuto výstavu.“

Prezidenti šesti střeoevropských zemí se na závěr summitu shodli na společném stanovisku, které najdete na protější straně.



2008 Brno, Krajský úřad Jihomoravského kraje



2009 Přerov, Městské informační centrum a Vysoká škola logistiky



2009 Břeclav, Městské muzeum a galerie



2010 Zlín, Univerzita Tomáše Bati ve Zlíně



2011 Praha, Střední průmyslová škola stavební



2013 Praha, Jindřišská věž



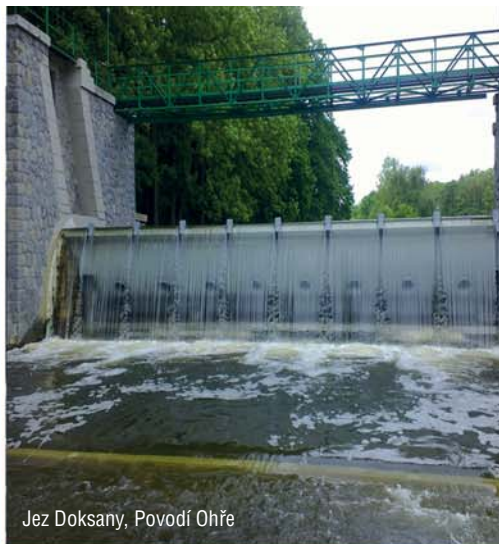
2014 Štrasburk, Evropský parlament



2014 Praha, Pražský hrad, Summit V4 + Rakousko a Slovinsko



2015 Praha, Pražský hrad - Kancelář prezidenta republiky



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

PODZIMEK & S Y N O V É



Developerský projekt bytového domu W16, Třešť



Návštěvníké centrum Bernard, Humpolec



Unikátní bednění klenby
historického domu, Thunovská, Praha

Zal. 1896
PODZIMEK
129



Výcvikové středisko policie, Třešť

Stavíme pro Vás již 129 let

www.podzimek.cz