

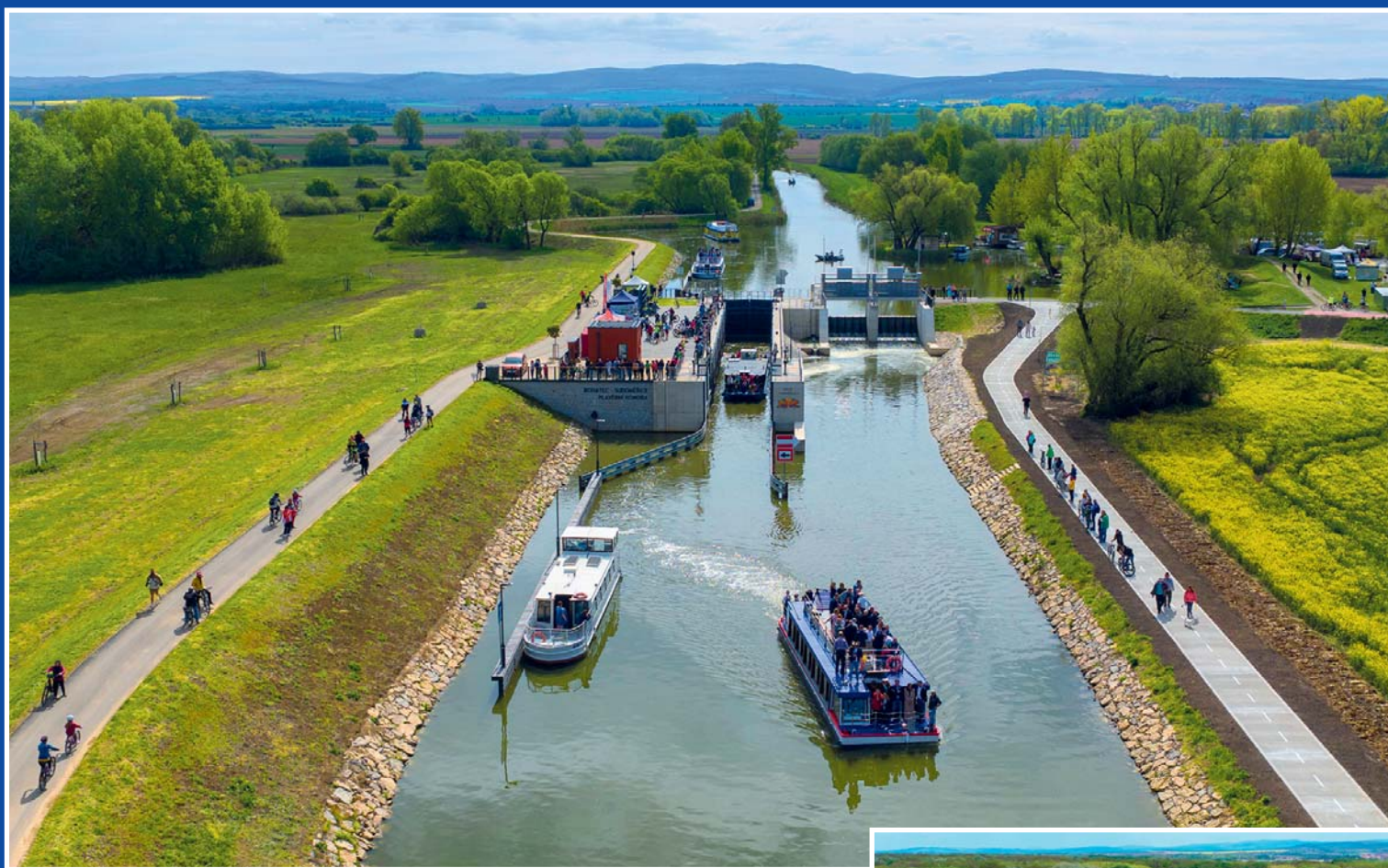
WASSERSTRASSEN
UND
BINNENSCHIFFFAHRT

WATERWAYS
AND
INLAND NAVIGATION

VODNÉ CESTY VODNÍ CESTY A PLAVBA

2
2026

Plavební komora Rohatec – Sudoměřice otevřena



Hodonín přivítal slavnostní flotilu
z Bažova kanálu



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

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



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



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



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



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



ČESKÉ PLAVEBNÍ A VODOCESTNÉ SDRUŽENÍ



Společnost Bařův kanál, o. p. s.
www.batacanal.cz



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.
Sidlo společnosti: Nábřeží 4, 150 56 Praha 5
www.vrv.cz
Pracoviště Brno: Podsedky 3, 625 00 Brno



Váňovská 528, 589 16 Třešť
www.podzimek.cz



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



Kunětická 2679
Pardubice 530 09
www.labska.cz



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



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



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



PRAGUE BOATS

SINCE 1990

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

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

REDAKČNÍ RADA

Ing. Jiří Aster; 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 Čmejl, 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: Nová plavební komora Rohatec – Sudoměřice zahájila sezónu 1. května 2026 / příplutí slavnostní flotily do Hodonína

Autor: Miroslav Oros

OBSAH

Úvodní slovo ředitele Ředitelství vodních cest ČR

Ing. Lubomír Fojtů 2

Úvodní slovo generálního ředitele státního podniku Povodí Moravy

Ing. David Fína 2

Vyjádření starostů obcí Rohatec, Sudoměřice

a měst Hodonín a Skalica 2

Nová éra Baťova kanálu

Vojtěch Bártek 4

Plavba z Otrokovic až do Hodonína je volná. Plavební komora

Rohatec – Sudoměřice a přístaviště Hodonín jsou v provozu 5

FOTOREPORTÁŽ: Slavnostní otevření plavební komory

Rohatec – Sudoměřice a plavba do Hodonína 1. května 2026 8

Novou plavební komorou to nekončí! Rozvoj Baťova kanálu

a plánované investice 12

Slapy a Orlický náhon zahájily plavební sezónu 14

Kamýk nad Vltavou láká na nový říční park

Petr Halada 15

VLTAVA JAKO ZELENÁ DÁLNIČKA PRAHY 16

Aktuality Ředitelství vodních cest ČR

Ing. Jan Bukovský, Ph.D. 18

FOTOREPORTÁŽ: Vyplula nová linka lodní dopravy

mezi Starou Boleslaví a Čelákovickami 22

Svatý Václav je 30 metrů dlouhý a uveze až 200 lidí.

Nová osobní loď na Labi zajistí spojení s Čelákovickami

Z domácího tisku 24

Novinky pro veřejnost od Státní plavební správy:

Nová verze aplikace LAVDIS mobile 26

Činnost Českého plavebního a vodocestního sdružení, z.s. v roce 2025

doc. Dr. Ing. Pavel Fošumpaur 28

Život není takový – je úplně jiný (102)

Ing. Josef Podzimek 30

Úvodní slovo ředitele Ředitelství vodních cest ČR



Pátek 1. května 2026 se nesmazatelně zapsal do historie moderní české plavby. Zprovozněním nové plavební komory Rohatec – Sudoměřice se veřejnosti naplno otevřel klíčový úsek propojující Bařův kanál s řekou Moravou mezi Rohatcem a Hodonínem. Splnil se tak odvážný sen o kompletní obnově vodní cesty, o kterém se začalo uvažovat už v devadesátých letech minulého století.

Budoucí plavební komora Rohatec figurovala v plánech už v dobách, kdy byl samotný Bařův kanál zanesený a nesplavný. Ředitelství vodních cest ČR, které se tehdy podílelo na záchraně zchátralé komory Petrov, mělo vizi, že lodě jednou doplují až do Hodonína. Investiční záměr této stavby – jakožto třetí nové komory v ČR vedle strategických děl na Labi (v Děčíně a Přelouči II) – oficiálně schválilo Ministerstvo dopravy v listopadu 2004 a přípravou projektu pověřilo právě Ředitelství vodních cest ČR.

V roce 2007 proběhlo první úspěšné mezistátní posuzování vlivů na životní prostředí (EIA) v historii domácí vodní dopravy. **Výsledná podmínka vybudovat rozsáhlý biokoridor, mnohonásobně větší než samotná komora, potvrdila, že i velkou infrastrukturu lze citlivě začlenit do krajiny.** Povolovací procesy však byly běh na dlouhou trať. Jen sjednání mezivládní dohody se Slovenskou republikou trvalo sedm let a následovaly složité změny legislativy i správní řízení. Až v srpnu 2023, celých 19 let od úvodní myšlenky, začaly bagry upravovat koryto Radějovky. **Začala tak stavba první nové komory na Bařově kanálu po 85 letech.**

Otevření komory prodloužilo souvislou splavnou trasu (pů-

vodně měřící zhruba 53 km od Otrokovic po jez Sudoměřice) na celkových 60 kilometrů. Vodní cesta tak konečně dosáhla svého historického cíle. Plavební komora měří 38,5 metru na délku a 5,3 metru na šířku. Překonává výškový rozdíl 2,7 metru mezi hladinou Moravy a zrekonstruovaným jezem Sudoměřice. Součástí stavby je také navazující osmisetmetrový úsek Radějovky, tvořící státní hranici se Slovenskem.

Díky zprovozněním komory se Hodonín stal skutečným přístavním městem. Od 1. května 2026 zde turistické i rekreační lodě mohou využívat nové přístaviště, které výrazně posílilo stávající infrastrukturu. Dalším velkým krokem bude bazénový rekreační přístav, jehož projekt se v současnosti připravuje.

Dvacetileté úsilí spojilo několik generací odborníků, nadšenců a úředníků. Velké poděkování náleží obcím Sudoměřice a Rohatec (jejich starostům a zastupitelstvům), Jihomoravskému kraji za finanční podporu a doprovozní investice, projektantům ze společností Valbek a AQUATIS i zhotovitelům ze Společnosti Bařův kanál. Zásadní uznání patří také státnímu podniku Povodí Moravy za správu toku, Ministerstvu dopravy za neutuchající podporu rekreační plavby, Státnímu fondu dopravní infrastruktury za zajištění financování a architektonické kanceláři Kotas & Partners za jedinečné ztvárnění celého prostoru. Výsledek představuje mimořádně úspěšný příklad revitalizace vodní infrastruktury a pokračování devadesátileté tradice, která jasně ukazuje, že historické projekty mají místo i v 21. století.

Nová komora Rohatec – Sudoměřice je živým důkazem lidské vytrvalosti. 1. květen 2026, kdy tudy proplula flotila lodí do Hodonína, se stal velkou slavností nejen pro komunitu plavců, ale pro celý region jižní Moravy.

Lubomír Fojtů, ředitel Ředitelství vodních cest ČR

Úvodní slovo generálního ředitele státního podniku Povodí Moravy



Vážení čtenáři, příznivci plavby, zprovoznění nové plavební komory Rohatec – Sudoměřice představuje pro Bařův kanál i celý region mimořádný okamžik. Po téměř devadesáti letech se otevírá nová kapitola této jedinečné vodní cesty, která je nejen technickým dílem s bohatou historií, ale také živou součástí kulturního dědictví a významným prostorem pro rekreaci, cestovní ruch i poznávání jižní Moravy.

Nová plavební komora přináší více než jen technické rozšíření vodní cesty. Díky ní se Bařův kanál prodlužuje až do Hodonína, propojuje další cenný úsek řeky Moravy se stávající trasou a nabízí návštěvníkům i provozovatelům plavby nové možnosti. Současně je potvrzením toho, že i historická infrastruktura může být s respektem k tradici rozví-

jena tak, aby odpovídala potřebám současnosti a budoucnosti.

Pro státní podnik Povodí Moravy je péče o Bařův kanál dlouhodobým závazkem. Vedle zajištění bezpečného a plynulého provozu plavebních komor se soustředíme také na modernizaci technologií, údržbu vodní cesty i postupnou obnovu plavebních komor a dalších objektů z třicátých let minulého století. Zprovoznění nové plavební komory je výsledkem spolupráce řady partnerů a společného úsilí, jehož cílem je rozvíjet vodní cestu jako funkční, bezpečný a atraktivní prostor pro veřejnost.

Věřím, že tento historický milník bude impulsem pro další rozvoj vodní turistiky i prohloubení vztahu veřejnosti k našim řekám a vodním dílům. Přeji Bařovu kanálu, aby si i v dalších desetiletích uchoval svůj jedinečný charakter a současně nabízel nové příležitosti pro všechny, kdo na vodě hledají poznání, odpočinek i inspiraci.

David Fína, generální ředitel Povodí Moravy, s. p.

A co na novou plavební komoru říkají místní starostové, jejichž obce a města rozvoj Bařova kanálu přímo ovlivňuje?

OBEC ROHATEC

Vybudování plavební komory Rohatec – Sudoměřice má velký význam z pohledu cestovního ruchu a plavby. Propojení Bařova kanálu s řekou Moravou přinese zcela jiné zážitky, kdy se před turisty otevře jiná krajina. Široká řeka a zelené břehy plné stromů jim dají začít nové pocity. Stavba komory byla velmi náročná,

a jsem přesvědčen, že je to krásné a funkční dílo, které zde roky chybělo. Obec Rohatec byla jedním z hlavních přispěvatelů celé akce, jelikož je majitelem strategických pozemků této stavby a to, jak na české, tak i na slovenské straně. Navrhovali jsme také některé milé prvky stavby – jakými jsou folklorní motivy a pozdravy v našem nářečí. Účastnili jsme se kontrolních dnů a na Vánoce před dvěma lety jsem byl „zachraňovat“ a hlídat

bagr, když vše okolo zalila povodeň a zatopila stavbu.

Věříme, že na tuto akci naváží další investice do rohateckých přístavišť - do zvýšení jejich kapacit, vodovodní přípojky a celkové zkvalitnění zázemí pro vodáky. Chystáme dosud zcela chybějící sociální zázemí, nové bistro/kavárnu - a zejména pracujeme na lávce přes řeku Moravu. Ta bude moci bezpečně převést desetitisíce cyklistů ročně na mezinárodní cyklotrase EuroVelo 4 z jednoho břehu na druhý, zatímco dnes je trasa vyháň od vody na nebezpečnou silnici I/55. Budoucnost plavby v Rohatci bude jistě mnohem bohatější, než byla doposud. Ahoouooj!

Jarmil Adamec, starosta obce Rohatec

OBEC SUDOMĚŘICE

Myšlenka na vybudování plavební komory vznikla před více než 20 lety a v té době byla spíše vizionářská. Samotný povolovací proces byl dosti složitý i z důvodu toho, že v daném místě je Baťův kanál hraničním tokem, a navíc na novou komoru přímo navazuje jez Sudoměřice. Bylo tak potřeba provést povolovací proces jak v Česku, tak na Slovensku.

Jsem rád, že se dílo podařilo - výsledek určitě stojí za to! Sudoměřice a stejně tak Hodonínsko a Veselsko patří mezi hospodářsky znevýhodněné regiony, kde rozvoj turismu a navazujících služeb může být důležitou příležitostí k vytváření a udržení zaměstnanosti. Z Baťova kanálu se stal fenomén, kdy jen v Sudoměřicích přes přístaviště pod Výklopníkem před zahájením samotné stavby plavební komory projíždělo v sezóně přes 80 000 cyklistů. Je velký předpoklad, že se toto číslo bude zvyšovat. Naši vinaři a živnostníci podnikající v cestovním ruchu jsou na tuto příležitost připraveni. Stejně tak i my jako samospráva připravujeme postupně další projekty k rozvoji zázemí pro turisty.

František Mikéska, starosta obce Sudoměřice

MĚSTO HODONÍN

Jsmo opravdu šťastní, že se díky státu podařilo tuto investici dokončit a nyní jsme s Baťovým kanálem propojeni plavební komorou Rohatec - Sudoměřice až do Hodonína. Vnímáme to jako obrovský potenciál jak pro naše město, tak pro rozvoj vodní turistiky a cestovního ruchu celkově.

Pro město Hodonín může mít prodloužení Baťova kanálu až k nám na samý jih Moravy podobný význam jako příchod železnice. Železnice měla obrovský význam při rozvoji průmyslu ve městě, a prodloužení Baťova kanálu bude významným impulsem k rozvoji cestovního ruchu. Jsme za to moc rádi a už v tuto chvíli pracujeme na projektech, které zatraktivní lokalitu kolem Staré Moravy a navážou na nové přístaviště a budoucí rekreační přístav na Očovských lukách.

Libor Střecha, starosta města Hodonín

MĚSTO SKALICA

Velmi nás teší, že bola vybudovaná táto plavebná komora Rohatec - Sudoměřice. Skalica je jediný slovenský prístav na Baťovom kanáli. Baťov kanál spája regióny na Slovensku a Česku a zásadne transformoval región pozdĺž rieky Moravy na prosperujúcu turistickú oblasť. Bývalá priemyselná vodná cesta funguje ako významný ekonomický a rekreačný motor, ktorý spája kultúrne pamiatky, podporuje miestne podnikanie a láka stovky návštevníkov. Podporuje tiež cykloturistiku, cyklotrasy kopírujú celú dĺžku kanála a prepájajú zaujímavé lokality. Mesto Skalica má pripravený projekt na rozšírenie prístaviska a vybudovanie lepšej infraštruktúry, čakáme však na vypísanie výzvy na cezhraničný projekt, ktorý máme pripravený s obcou Rohatec, aby sme takto mohli získať finančné prostriedky.

Oľga Luptáková, primátorka mesta Skalica



Nová éra Baťova kanálu

Letošní slavnostní odemykání plavební sezóny na Baťově kanálu 1. května bylo ještě o něco slavnostnější, než je tomu každý rok. Ano, každý rok otevíráme vždy na začátku plavební sezóny nějakou novou stavbu, nové zařízení, kterým se nám podařilo obohatit Baťův kanál. V letošním roce to však bylo obzvláště mimořádné, protože jsme otevírali novou plavební komoru. První plavební komoru na Baťově kanálu po 90 letech. Významnost a velikost akce tomu odpovídala: velký počet pozvaných hostů, počet zúčastněných plavidel, bohatost programu... a měli jsme i přízeň počasí. Celá akce se zdařila a byla důstojnou oslavou této mimořádné události. O plavební komoře jako takové už bylo napsáno hodně, ale chtěl bych se zmínit o doprovodných okolnostech celé této, svým významem ikonické stavby. Pro naši organizaci i pro mě samotného je tato stavba symbolem jedné éry Baťova kanálu. Éry, kdy se z nedůvěryhodného, někdy až vysmívaného projektu, stal Baťův kanál vyhledávanou turistickou destinací, která se stala katalyzátorem rozvoje cestovního ruchu v celém regionu. Éry, která letos otevřením plavební sezóny skončila.

Investiční záměr na vybudování plavební komory byl schválen už v roce 2000. Teprve letos jsme novou plavební komoru slavnostně otevřeli. Za tu dobu se celý projekt turistického využití původně zavláčovacího kanálu a nákladní vodní cesty neuvěřitelně posunul. Ale celou tu dobu jsme všichni mluvili o tom, že je potřeba vodní cestu prodloužit, že je třeba postavit novou plavební komoru, aby se Baťův kanál prodloužil až do Hodonína. Stejně tak chceme Baťův kanál prodloužit na sever do turisticky velmi atraktivní a navštěvované lokality města Kroměříže. To, že se to nyní povedlo, znamená spoustu věcí. Znamená to, že společné úsilí a vzájemná konstruktivní spolupráce různých organizací, měst, obcí a krajů může po trpělivé a usilovné práci vést k vysněnému cíli. Tento záměr byl po celou dobu své přípravy hodně akcentován nad ostatními paralelně připravovanými záměry. V mezidobě se také Baťův kanál výrazně posunoval dopředu i jinými důležitými a prospěšnými rozvojovými projekty. Jsou to rozhodně všechny nové turistické přístavy, které vznikly, a také cyklostezka, která vede podél této naší vodní cesty. Je to spousta nových provozoven cestovního ruchu, jako jsou půjčovny kajutových a malých motorových člunů, nová široká nabídka kvalitního ubytování, různé gastro provozy vznikající podél celé vodní cesty, vinařství, ale také turistická infrastruktura, jako třeba parkoviště, dětská hřiště, naučné stezky, informační tabule nebo mobilní aplikace Baťův

kanál. To vše udělalo z Baťova kanálu významný turistický cíl, který oživil celou lokalitu, celý region a pomohl nastartovat celý jeden segment cestovního ruchu.

V roce 2000, kdy byl schválen investiční záměr na stavbu nové plavební komory na Baťově kanálu, velmi intenzivně rezonoval také jiný záměr rozvoje vodních cest v ČR, a to stavba průplavu Dunaj–Odra–Labe. Myšlenka tohoto průplavu je mnohem starší než průplav Otrokovice – Rohatec a o jeho významu a potenciálu se v tomto časopise popsaly stovky stránek. Je neskutečnou hříčkou osudu, že v roce 2023, kdy byla započatá samotná stavba plavební komory Rohatec – Sudoměřice, byla vládou zrušena územní ochrana pro vybudování průplavu D–O–L. Proč k tomu došlo? Záměr rozvoje turistické vodní cesty Baťův kanál se vždy striktně držel teze, že je třeba rozvíjet potenciál, který pro tento region má, a rozvíjet dědictví, které tu zůstalo po předcích. Nikdy se tento projekt nepřimknul k jedné politicky silné osobnosti, nikdy se tento projekt nespojil s jednou politickou stranou, s jednou politickou frakcí. Vždy to byl záměr, který patřil všem. A budeme usilovat i do budoucna, aby to tak zůstalo. Když začnete v internetových vyhledávacích zkoumat informace o průplavu D–O–L, vyskočí vám titulky, které spojují tento několik století starý záměr s jednou osobou. A toto propojení bohužel znamenalo i konec záměru. Konec bez široké a racionální diskuse, bez konfrontace argumentů, bez odborného posouzení, které by proběhlo bez emocí, pouze s jednoznačnými věcnými argumenty. Jsem moc rád, že k takovému propojení vodní cesty Baťův kanál s jednou osobou, s jedním politikem či s jednou politickou stranou nedošlo, a budu hájit takovouto nezávislost naší vodní cesty i nadále.

Otevřením nové plavební komory a prodloužením vodní cesty do Hodonína naše práce nekončí. Máme spoustu rozpracovaných záměrů. Těšíme se, že se vodní cesta brzy prodlouží i do Kroměříže, že se brzy podaří zlomit nesmyslné argumenty velmi ojedinelých odpůrců a začnou se stavět tolik chybějící turistické přístavy. Rozvojových záměrů máme plnou Strategii, kterou nyní zpracováváme do roku 2035. Je velmi symbolické, že si letos připomínáme 150. výročí od narození Tomáše Bati, velmi silné a inspirativní osobnosti. Od něj se chceme nyní odrazit do další etapy turistické vodní cesty. Vodní cesty, kterou každoročně navštíví téměř sto tisíc návštěvníků, kteří se svezou na lodi, a několik stovek tisíc na kolech. Vodní cesty, na kterou je region hrdý.

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



Plavba z Otrokovic až do Hodonína je volná. Plavební komora Rohatec – Sudoměřice a přístaviště Hodonín jsou v provozu



Slavnostní otevření plavební komory Rohatec – Sudoměřice

Ministr dopravy Ivan Bednárik, ministr zemědělství Martin Šebestýan a řada dalších hostů 1. května 2026 uvedli do provozu novou plavební komoru Rohatec – Sudoměřice, jejíž výstavba prodloužila Baťův kanál o 7 km až do Hodonína. Na nově rozšířeném přístavišti v Hodoníně proběhlo také tradiční odemčení Baťova kanálu. Hodonín se tím oficiálně napojil na souvisle splavnou vodní cestu vedoucí z Otrokovic. Celková délka Baťova kanálu nyní činí 60 km.

„Jsem rád, že jsem mohl být součástí okamžiku, kdy jsme na Baťově kanálu zprovozili nové, v pořadí už čtrnácté zdymadlo, jehož vybudování prodloužilo vodní cestu až do Hodonína. Jak ukazuje neustále rostoucí zájem turistů, Baťův kanál má obrovský potenciál a Ministerstvo dopravy rozvoj rekreační plavby po jeho vodách dlouhodobě podporuje. Oceňuji i to, že se podařilo projekt dokončit v plánovaném termínu, i když stavba nebyla úplně jednoduchá – ať už kvůli geologii nebo povodním v roce 2024,“ řekl při slavnostním aktu Ivan Bednárik, ministr dopravy.

„Když jsme před necelými třemi lety v srpnu 2023 zahajovali stavbu, byl to významný a emotivní moment. Dnešek je ale

ještě významnější a jsem opravdu rád, že se vše podařilo zrealizovat a nyní otevíráme toto nádherné dílo, které bude sloužit dalším generacím. Přeji Baťovu kanálu, aby letos konečně překonal magickou hranici 100 000 návštěvníků,“ uvedl Lubomír Fojtů, ředitel Ředitelství vodních cest ČR.

„Letošní plavební sezóna bude i kvůli prodloužení Baťova kanálu mimořádná. Novinky se chystají také do budoucna, připravuje se například výstavba plavební komory Bělov, která prodlouží Baťův kanál do Kroměříže. Ministerstvo zemědělství se podílí na tom, aby byl Baťův kanál v co nejlepším stavu, protože je důležitou vodní cestou, pomáhá rozvoji regionu, zajišťuje biodiverzitu a zlepšuje zadržování vody v krajině. Ministerstvo proto cíleně přispívá například na některé opravy, chystá rozvojové programy nebo spoluorganizuje přeshraniční spolupráci,“ řekl ministr zemědělství Martin Šebestýan.

„Nová plavební komora a přístaviště v Hodoníně je dalším významným krokem ke zvýšení atraktivnosti našeho regionu pro turisty. Ve spojení s tradičním folklorem, místní gastronomií a krajevou pohostinností se tak vytváří lákavá návštěvnická destinace,“ doplnil předseda správní rady Baťův kanál, o.p.s. Jan Zámečník.



Plavba po Baťově kanálu podél nového biokoridoru u Sudoměřic

Plavební komora Rohatec – Sudoměřice a jez Sudoměřice

Nová plavební komora Rohatec – Sudoměřice má obdobné rozměry jako jiné plavební komory na Baťově kanálu a překonává výškový rozdíl (spád) 2,7 m mezi jezem Sudoměřice na Baťově kanále a hladinou v řece Moravě. Přílehlý jez Sudoměřice z 30. let 20. století prošel kompletní obnovou a zajistí spolehlivé udržování hladiny pro plavbu na Baťově kanálu až po Petrov. Dalších 800 m navazujícího, doposud nesplavného koryta říčky Radějovky, tvořící státní hranici mezi Českou a Slovenskou republikou od plavební komory až po ústí do řeky Moravy, bylo prohloubeno a rozšířeno na 6 m. Unikátní jsou rozsáhlá environmentální opatření v podobě přeložky regionálního biokoridoru na české straně, tvořeného vegetačním pásem s drobnou vodotečí.



Slavnostní otevření plavební komory Rohatec – Sudoměřice



Zhotovitelem plavební komory a navazujících úprav Radějovky včetně modernizace jezu bylo sdružení zhotovitelů SPOLEČNOST BAŤŮV KANÁL společností SWIETELSKY stavební a Metrostav CZ. Společnost SWIETELSKY stavební, která je vedoucím členem sdružení, v rámci projektu rozšiřovala koryto říčky Radějovky, vybuodovala oba hospodářské mosty přes vodní cestu 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 realizoval druhý člen sdružení, společnost Metrostav CZ.



Plavební komora Rohatec – Sudoměřice



Slavnostní otevření nového přístaviště v Hodoníně

Plavební komora Rohatec – Sudoměřice v číslech

Užitelná délka: 38,5 metru

Užitná šířka: 5,5 metru

Překonávaný spád: 2,7 metrů

Doba stavby: srpen 2024 až duben 2026

Celkové stavební náklady: 396 milionů Kč bez DPH

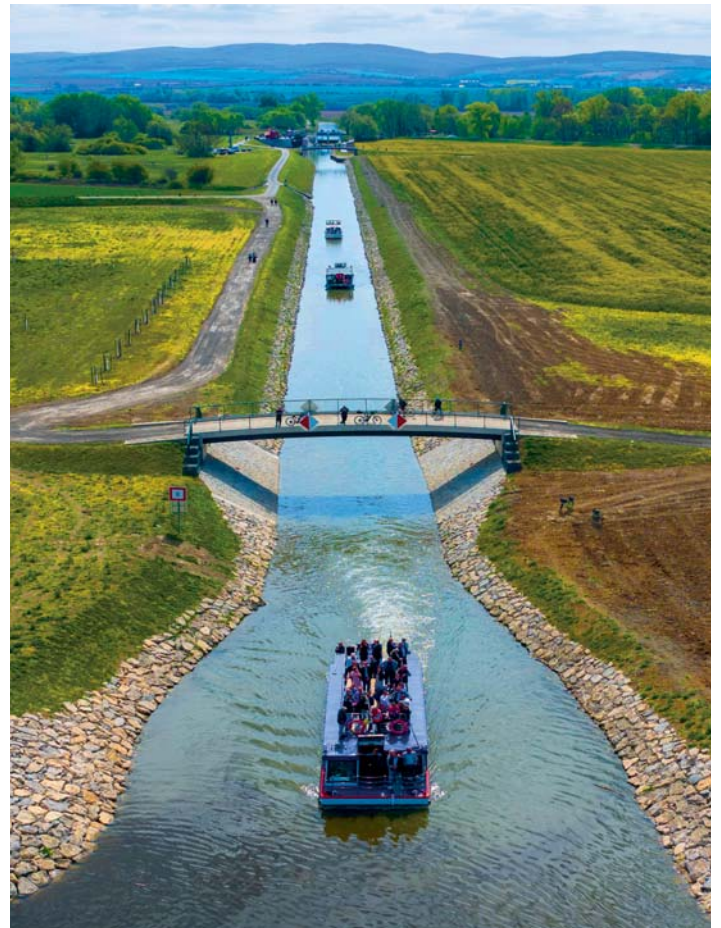
Financováno Státním fondem dopravní infrastruktury ČR

Přístaviště Hodonín

V přístavišti Hodonín bylo nově vybudováno pevné molo o užitné délce 47 metrů, ke kterému jsou připojeny čtyři plovoucí výložníky pro stání až osmi malých lodí. Kapacita stávajícího veřejného přístaviště ve zdrži jezu Hodonín, které postavilo ŘVC ČR v roce 2008, se díky tomu zvýšila na dvojnásobek.

Projekt je klíčovým dílem v rámci prodloužení splavnosti Baťova kanálu směrem k Hodonínu, aby návštěvníci nově připlouvající z Baťova kanálu měli prostor pohodlně zastavit se svou lodí. Součástí stavby jsou rovněž úpravy přilehlého svahu a okolí, aby vedle sebe bezpečně fungoval provoz malých rekreačních plavidel z Baťova kanálu, tradičního veslařského sportu i osobních výletních lodí. Přístaviště bude nově vybaveno také břehovými přípojkami elektrické energie pro plavidla, které jsou ovládané systémem Přístavní karty stejně jako na jiných přístavištích Baťova kanálu.

Zhotovitelem rozšířeného přístaviště v Hodoníně bylo sdružení zhotovitelů SWIETELSKY stavební a Labská, strojní a stavební společnost. Náklady dosáhly výše 26 mil. Kč a financovány byly také ze Státního fondu dopravní infrastruktury České republiky.



Slavnostní flotila vyplouvá z ústí Baťova kanálu do řeky Moravy

Společnost SWIETELSKY stavební, která je vedoucím členem sdružení zhotovitelů SPOLEČNOST BAŤŮV KANÁL, v rámci projektu rozšiřovala koryto říčky Radějovky, vybudovala oba hospodářské mosty a realizovala také nový bio-koridor. 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 realizoval druhý člen sdružení, společnost Metrostav DIZ. Celkové stavební náklady dosáhly výše 396 mil. Kč bez DPH. Stavební náklady financoval Státní fond dopravní infrastruktury České republiky.



Slavnostní otevření nového přístaviště v Hodoníně

FOTOREPORTÁŽ: Slavnostní otevření plavební komory Rohatec – Sudoměřice a plavba do Hodonína 1. května 2026



Dokončení plavební komory Rohatec – Sudoměřice je jeden z nejdůležitějších projektů, prakticky milník pro rozvoj celého Bažova kanálu. Proto jsme byli rádi, jaký zájem slavnostní otevření plavební komory, ale i slavnostní plavba flotily celé řady plavidel do Hodonína nejen u plavců, ale i široké veřejnosti vyvolaly.

Pojďme si připomenout hlavní události 1. května 2026 na Bažově kanálu v následující fotoreportáži:



Plavba po Bažově kanálu podél nového biokoridoru u Sudoměřic



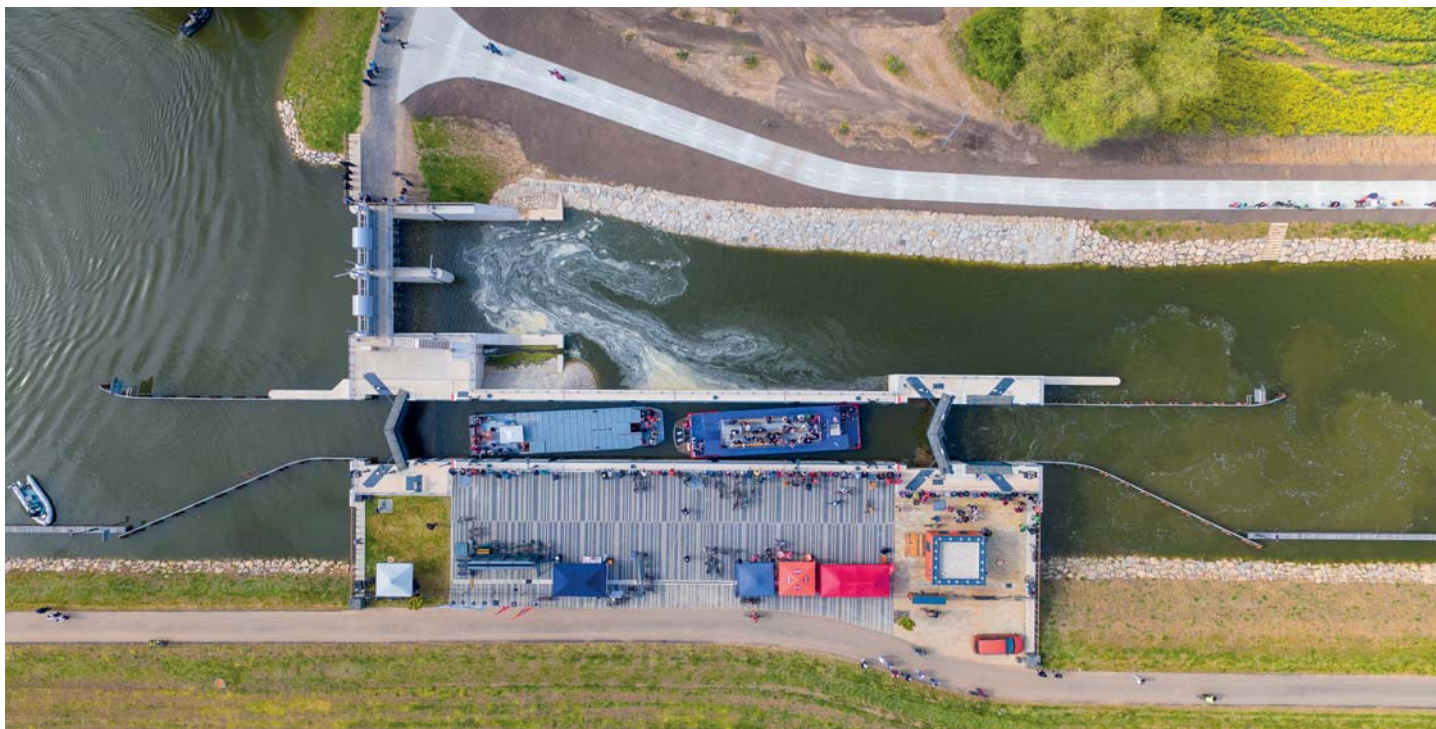
Flotila připlouvá k plavební komoře Rohatec – Sudoměřice



Slavnostní otevření plavební komory Rohatec – Sudoměřice



Flotila proplouvá plavební komorou Rohatec – Sudoměřice



Celkový pohled na plavební komoru Rohatec – Sudoměřice



Pohled na plavební komoru Rohatec – Sudoměřice z dolní vody



Flotila vyplouvá z řeky Radějovky nově splavněným úsekem na řeku Moravu



Plavba po řece Moravě směrem k Hodonínu



Flotila připlouvá do Hodonína



Připlutí k novému přístavišti v Hodoníně



Ministr dopravy připlouvá do Hodonína na palubě lodi Danaj



Flotila zakotvila v novém přístavišti v Hodoníně



Křest nového přístaviště Hodonín



Odemčení Baťova kanálu v Hodoníně



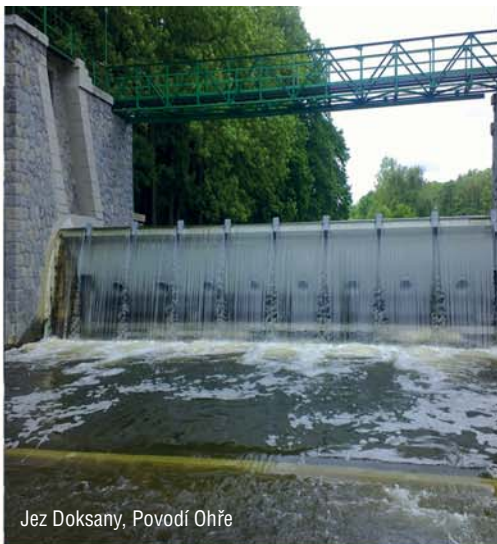
Slavnostní otevření nového přístaviště Hodonín



STARÁME SE
O BAŤŮV
KANÁL
CELÝM
SVÝM

POVODÍ
MORAVY

www.pmo.cz



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

Novou plavební komorou to nekončí! Rozvoj Baťova kanálu a plánované investice



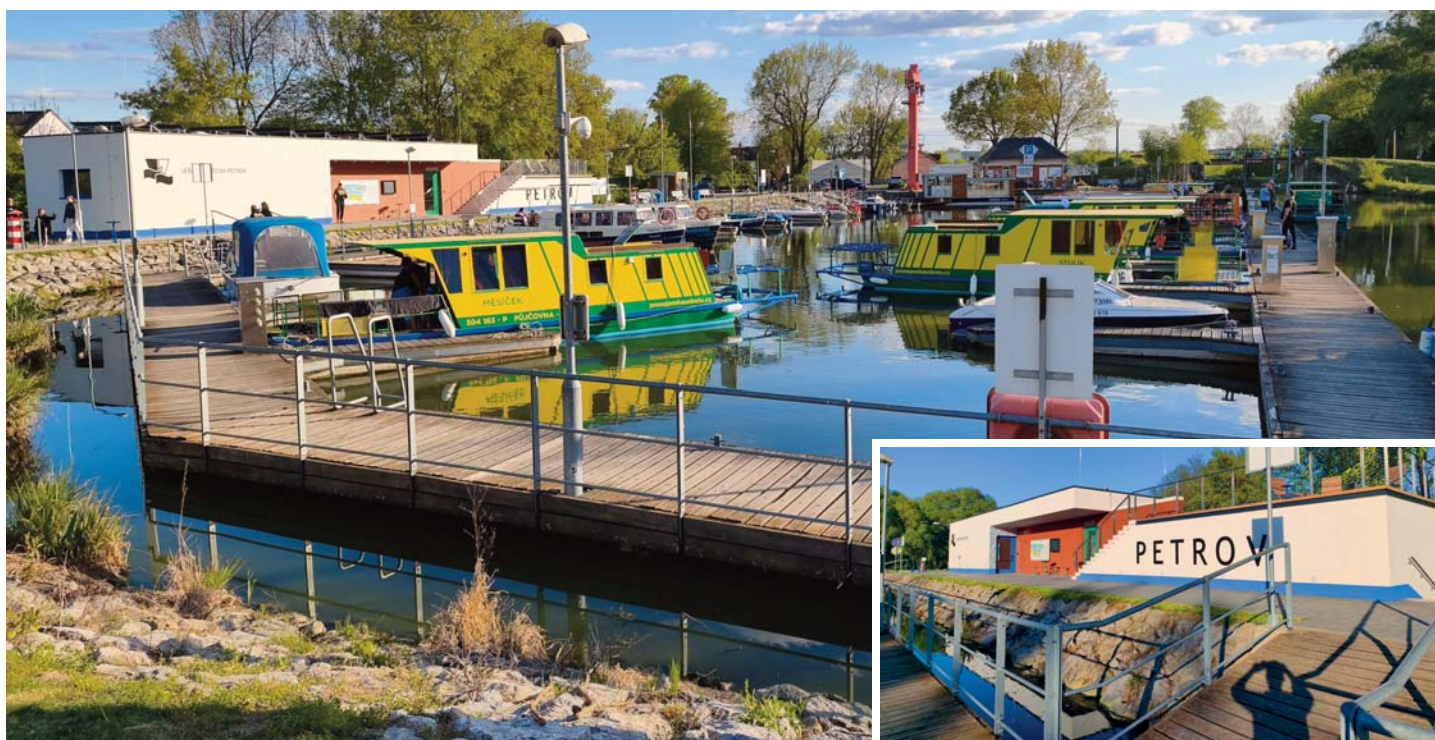
Nový kapitanát umožnil povýšit přístaviště Strážnice na rekreační přístav

Baťův kanál byl vybudován za účelem závlah a dopravy lignitového uhlí z Rohatce do Baťových závodů v Otrokovicích, ale nedlouho po svém dokončení ve 30. letech minulého století se začal využívat i pro rekreační plavbu. Po druhé světové válce plavební provoz postupně upadal, až byla vodní cesta v roce 1972 zrušena. A právě pro rekreační plavbu byl plavební kanál v roce 1995 znovu zprovozněn. Od té doby proběhla řada investic a Baťův kanál se stal oblíbeným cílem turistů vyhledávajících plavbu na lodi, ale také výlety na kole nebo pěšky.

Jako další novinky pro letošní plavební sezónu **Ředitelství**

vodních cest ČR rozšířilo přístav Veselí nad Moravou, který má nyní kapacitu 66 lodí. Ve veřejném přístavu Petrov vyrostla nová provozní budova s toaletami, sprchami, kuchýnkou i vyhlídkovou terasou. A konečně přístaviště Strážnice se výstavbou provozního zázemí proměnilo na přístav. Také v Napajedlích se aktuálně rozšiřuje přístaviště, které by mělo začít sloužit veřejnosti od letních měsíců.

Do následujících let jsou připravovány k realizaci další investiční akce. Mezi nejvýznamnější projekty patří prodloužení splavnosti do Kroměříže, přístavy Hodonín, Slovácko a Kroměříž nebo plavební okruh Veselí nad Moravou – Vnorovy.



Nová budova zázemí rekreačního přístavu Petrov

Plovoucí krytá stání služebních plavidel
pro Policii České republiky, Brná, Ústí nad Labem
foto: Ředitelství Vodních cest ČR



Je na čem stavět

Náš úspěch stojí na odbornosti, nasazení a dovednostech stovek lidí různých profesí. Na jejich solidnosti, spolehlivosti a loajalitě. Na odvaze inovovat a schopnosti využívat nové technologie. Máme na čem stavět.

www.metrostavCZ.cz

metrostav CZ

Slapy a Orlík zahájily plavební sezonu

Státní podnik Povodí Vltavy zahájil tradičně od prvního května plavební sezonu na nádržích Vltavské kaskády. Stejně jako v předchozích letech bylo na začátku sezony provedeno nadlepšení hladiny na vodní nádrži Slapy v sobotu 2. a v neděli 3. května. Toto opatření umožnilo bezpečnější manipulaci s rekreačními plavidly při jejich spouštění na vodní hladinu.

Přeprava plavidel traktorem na vodní dílo Slapy bude v letošním roce probíhat od 1. května do 30. září. Z důvodu probíhajících stavebních prací na mostovce hráze vodního díla Slapy a související kyvadlové dopravy je přeprava zajišťována externí firmou ve speciálním režimu.

Denně je možné rezervovat 12 přeprav, a to v intervalech 8:00–12:30 a 13:30–18:00 hod. Rezervace probíhají prostřednictvím rezervačního systému Povodí Vltavy uvedeného na webových stránkách www.pvl.cz.

Na vodním díle Orlík bude lodní výtah v provozu rovněž od 1. května do 30. září, a to v intervalech 8:00–11:00 a 12:00–18:00 hod. Z důvodu probíhajících stavebních prací na doplňkovém bezpečnostním přelivu na hrázi VD Orlík může v souvislosti s využívanou technologií prováděných prací docházet při převozu plavidel k časovému zpoždění. Tyto práce vyžadují zajištění ochranného pásma, proto je nutné dbát pokynů obsluhy a stavby, včetně důsledného dodržování plavebního značení.

Celkově je na vodním díle Orlík možné rezervovat 15 přeprav denně prostřednictvím rezervačního systému Povodí Vltavy na webových stránkách www.pvl.cz.

„Každý rok se snažíme zajistit co nejhladší průběh převážení plavidel přes hráze slapské a orlické přehrády. Letos je provoz na Slapech i Orlíku ovlivněn stavebními pracemi, přesto však děláme maximum pro to, aby byla přeprava plavidel bezpečná, spolehlivá a dostupná pro všechny uživatele Vltavské vodní cesty. A protože bezpečnost je pro nás při provozu vodních děl vždy na prvním místě a stavební práce vyžadují opravdu zvýšenou pozornost, prosím tedy o spolupráci všechny účastníky plavebního provozu. Věřím, že společným respektem k pravidlům tak zajistíme hladký a bezpečný průběh celé plavební sezony, která – doufejme – bude z hydrologického hlediska příznivější než ta loňská,“ dodal na závěr generální ředitel Povodí Vltavy Petr Kubala.



Vodní dílo Orlík umožňuje přepravu lodí pomocí lodního výtahu

Kamýk nad Vltavou láká na nový říční park

Nový takzvaný povodňový park láká návštěvníky k příjemné procházce podél řeky Vltavy i ke koupání. Prvními, kdo se v jezírku na místě bývalého autoparku ženistů vykoupal, byli odvážní otužilci. K otevření parku totiž došlo 10. ledna 2026, kdy v Česku panovalo vskutku zimní počasí. Slavnostní otevření povodňového parku zasáhla prudká chumelenice. Nyní již v horkém létě láká nové jezírko i ty méně otužilé.

Realizace povodňového parku je součástí větší revitalizace celého levobřežního území v Kamýku nad Vltavou. Následovat budou ještě další práce včetně samostatného projektu Ředitelství vodních cest ČR, které v návaznosti na tento park plánuje realizaci velkého rekreačního přístavu včetně kapitanátu, tedy zázemí pro vodní turisty.

Pokud zvažujete cestu do našich koutů, jste srdečně zváni k návštěvě našeho nového parku u Vltavy.

Petr Halada, starosta obce Kamýk nad Vltavou



Původní stav ženíšního autoparku



Otevření nového parku v chumelenici za účasti starosty obce Kamýk nad Vltavou Petra Halady (třetí zprava) a hejtmanky Středočeského kraje Petry Peckové (druhá zprava) 10. ledna 2026



Park již láká návštěvníky k procházkám i koupání



Celkový pohled na nový park v Kamýku nad Vltavou

VLTAVA JAKO ZELENÁ DÁLNIČE PRAHY

Pražské betonárny nabízí řešení městské logistiky: Lodě místo kamionů



V Praze využívají nákladní lodní dopravu pravidelně jen dva provozy – betonárna Rohanský ostrov a betonárna Libeň

Prahu čeká stavební dekáda, jakou nepamatuje. Metro D, pokračování tunelu Blanka, vnější okruh 511, rychlodráha na letiště, Vltavská filharmonie, rekonstrukce Libeňského a Hlávkova mostu, nové čtvrti v Bubnech, na Smíchově, Žižkově a Rohanském ostrově, ale také terminály vysokorychlostních tratí nebo Nové spojení II. Do roku 2040 přibudou v hlavním městě desítky tisíc bytů a stovky kilometrů kolejí a nových silnic.

To znamená jediné: miliony tun materiálu se musí dostat do Prahy, miliony tun sutí a zeminy zase ven. Pokud pojedou vše po silnicích, pražské přivaděče jako Holešovičky, Spořilovská nebo Průmyslová se zastaví. Řešení ale teče středem města. Vltava. Největší pražská nákladní dálnice je volná, tichá a čeká na své využití. Stačí se na půl hodiny posadit k řece. Po silnicích kolem vás projedou stovky aut, zatímco Vltava zůstává téměř prázdná. Přitom právě ona může převzít část dopravy.

Evropa už řeku využívá. Praha zatím váhá

Zatímco v Praze tvoří lodní doprava jen 1 % nákladní přepravy, západní metropole na řekách postavily část své logistiky. Paříž má na Seině devět betonáren a jedenáct překladišť pro odpad. Pařížský maloobchodní řetězec Franprix zásobuje 70 % prodejen loděmi. Podobně také IKEA rozváží nábytek z přístavních uzlů na Seině, které zásobují lodě, cargo koly. Brusel, který má méně obyvatel než Praha, přepraví kanálem Charleroi až 3 miliony tun nákladů ročně. To je desetkrát více než celá Praha. Aktivně řeku využívají také v německém Duisburgu, Manheimu nebo švýcarské Basileji, kde je nákladní lodní doprava běžnou součástí dopravní infrastruktury.

Na změnu navíc tlačí také Evropská unie. Do roku 2030 má objem vnitrozemské lodní dopravy vzrůst o 25 %, do roku 2050 o 50 %. Důvod je jasný: nižší emise, menší hluk, nulové opotřebení silnic.

Praha: Dvě betonárny, 250 tisíc ušetřených kamionů

V Praze využívají nákladní lodní dopravu pravidelně jen dva provozy: betonárna Rohanský ostrov a betonárna Libeň v Troji. Po Vltavě do nich míří písek a kamenivo, tedy základní suroviny pro výrobu betonu. Jedna nákladní loď přitom nahradí přibližně 40 kamionů. Jen díky těmto dvěma provozům tak každoročně ubývají v ulicích tisíce jízd těžkých nákladních aut.

1 loď = až 40 kamionů

10 000 kamionů ročně méně jen díky dvěma betonárnám

Právě beton patří z hlediska logistiky mezi nejspecifičtější stavební materiály. Na stavbu se dopravuje čerstvý a jeho zpracovatelnost je časově omezená. Betonárny proto musí být umístěny co nejbližší stavbám, které zásobují.

Na první pohled může působit zvláštně, že se výrobní provozy nacházejí přímo v centru města. Ve skutečnosti ale dopravu zkracují. Pokud by se beton vyráběl mimo Prahu, znamenalo by to více autodomůčavačů na silnicích a delší přepravní trasy.

Za dobu existence ušetřily městu přes 250 tisíc jízd těžkých kamionů. To je 6 milionů tun materiálu a přes 10 milionů ušetřených silničních kilometrů.

Srovnání přepravy 1000 tun kameniva	Silnice	Řeka Vltava
Počet vozidel	40 kamionů	1 loď
Emise CO ₂	100 %	cca 25 %
Hluk v ulicích	Vysoký	Žádný
Opotřebení silnic	Významné	Nulové
Riziko kolon	Vysoké	Nulové

Betonárna Rohanský ostrov končí. Libeňský provoz může ještě několik let sloužit městu.

Betonárna Rohanský ostrov funguje od doby výstavby prvních etap metra. Zásobuje Karlín, centrum a Prahu 8, 9. Jenže do roku 2028 musí ustoupit nové čtvrti. Na ostrově vyrostou byty, kanceláře, škola, park i obnovené říční koryto. Každý další rok provozu ještě uleví Praze o několik tisíc kamionů.

Kapacitu by měla nahradit betonárna Libeň. A má k tomu ideální podmínky. Stojí u severního portálu tunelu Blanka, přímo na vnitřním městském okruhu. Beton dodá za pár minut na Smíchov, do Dejvic, Holešovic, Libně nebo přímo do centra. Samotná provozovna se nachází v rozvojovém území, jehož budoucí podoba je teprve předmětem studie a dosažení cílového stavu se předpokládá až za několik let. Nevyužitý rozvojový území a minimální obytná zástavba v okolí tak předurčuje toto místo k dočasnému využití pro odlehčení městských silnic od těžkých nákladů. A hlavně: betonárna má unikátní řešení, které nemá ani Paříž.

Aktuality Ředitelství vodních cest ČR

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

Zprovozničili jsme nové čekací stání pro malá plavidla u plavební komory Praha-Modřany

V dolní rejdě plavební komory Praha-Modřany bylo 14. dubna 2026 dokončeno a uvedeno do provozu nové čekací stání pro malá rekreační plavidla. Modernizace přinesla zlepšení podmínek pro bezpečné vyvázání lodí při čekání na proplavení lodí turistů vyplouvajících z Prahy směrem na Vrané nad Vltavou a představuje další krok ke zkvalitnění infrastruktury cestovního ruchu na vodní cestě.



Nové čekací stání pro malá plavidla v dolní rejdě plavební komory Praha-Modřany

Původní čekací stání v dolní vodě bylo určeno zejména pro velké lodě a již neodpovídalo rostoucím nárokům rekreační plavby. Nově vybudované stání proto nabízí výrazně vyšší kapacitu i bezpečnost a umožňuje pohodlné odbavení většího počtu plavidel. V horní vodě je široké koryto a malá rychlost proudění vody, takže vybudování pevného čekacího stání není nutné.

„Máme velkou radost, že se podařilo toto důležité místo modernizovat a uvést do plného provozu. Modřanská komora patří mezi nejvytíženější na dolní Vltavě, a nové čekací stání výrazně zvyšuje komfort i bezpečnost pro rekreační lodě. Reagujeme tím na dlouhodobě rostoucí zájem o plavbu a posouváme služby na odpovídající úroveň,“ říká Lubomír Fojtů, ředitel Ředitelství vodních cest ČR. „Navíc pokračujeme v systematickém doplňování čekacích stání i na dalších komorách, aby byla celá pražská i středočeská část Vltavy plně připravena na současné i budoucí potřeby vodní turistiky,“ dodává.

Modřanská plavební komora je významnou součástí Vltavské vodní cesty a ve své moderní podobě slouží plavbě od roku 1984. Její vybudování umožnilo celoroční splavnost Vltavy až k Radotínu a dále směrem k Vranému nad Vltavou. Komora překonává spád 2,5 metru a dlouhodobě patří mezi klíčové body rekreační plavby v Praze.

Nové čekací stání v dolní vodě vzniklo instalací šesti nových daleb, které doplnily ty stávající, čímž se jejich celkový počet zvýšil na devět. Daleby jsou vybaveny úvaznými prvky a propojeny ocelovou lávkou o délce 20 metrů. Přístup na lávku je zajištěn výhradně z lodí pomocí žebříků, což zvyšuje bezpečnost provozu a jasně vymezuje účel stání. Součástí vybavení je také

komunikační zařízení pro spojení s velínem plavební komory, a odpovídající plavební značení.

„Realizace probíhala převážně z vody, což minimalizovalo dopad na okolí. Jsme rádi, že se podařilo stavbu dokončit bez zásadních omezení pro veřejnost a zároveň v požadované kvalitě. Výsledkem je moderní a funkční řešení, které bude dlouhodobě dobře sloužit vodákům,“ uvádí Martin Paukner, stavbyvedoucí společnosti SMP Vodohospodářské stavby a.s.

Celkové stavební náklady dosáhly 21,4 milionu Kč bez DPH a projekt byl financován Státním fondem dopravní infrastruktury. Zhotovitelem byla společnost SMP Vodohospodářské stavby a.s., člen Skupiny VINCI Construction CS.



Nové čekací stání pro malá plavidla v dolní rejdě plavební komory Praha-Modřany

Vyšší bezpečnost pro plavbu na Labi v Pardubicích: nové stání ochrání lodě i při vysoké vodě

Na Labi v prostoru dolní rejdy plavební komory Pardubice začalo růst 27. dubna 2026 nové ochranné stání. Stavba umožní kombinaci čekacího a ochranného stání i pro velká plavidla, která začnou vodní cestu využívat po jejím připojení novým plavebním stupněm u Přelouče na splavné Labe. Bude tak zaručeno bezpečné vyvázání plavidel při přerušení plavby, zvýšených vodních stavech, ale i při standardním čekání na proplavení plavební komorou. Nové ochranné stání zlepší provozní podmínky pro plavidla na tomto úseku Labe.

„Projekt je součástí systému ochranných stání budovaných po celém toku Labe. Ochranná stání byla v uplynulých letech vybudována ve Hřensku a Lovosicích, a v nejbližší době se začnou kromě Pardubic realizovat i v Klavarech a Kostomlátkách. Pardubické ochranné stání bude dalším důležitým prvkem pro zvýšení bezpečnosti plavby na Labi. Lodím poskytne jistotu bezpečného stání v situacích, kdy není možné pokračovat v plavbě, a zároveňlepší provozní podmínky v prostoru plavební komory,“ říká Lubomír Fojtů, ředitel Ředitelství vodních cest ČR. „V současnosti v Pardubicích není žádný ochranný přístav, a místní loď Arnošt z Pardubic i další plavidla musí být za povodní zabezpečeny za pomoci složitých opatření.“

Projekt je realizován v místě stávajícího čekacího stání na pravém břehu Labe, a zahrnuje výstavbu nového ochranného stání tvořeného soustavou ocelových daleb, přístupovou lávkou, i nové plavební značení. Ochranné stání bude víceúčelové a v období běžného provozu bude i nadále fungovat jako čekací stání na proplavení plavební komorou. Součástí stavby je odstranění části původních konstrukcí, které jsou s novým řešením v kolizi.



Nové ochranné stání v dolní rejdě plavební komory Pardubice – vizualizace



Nové ochranné stání v dolní rejdě plavební komory Pardubice - realizace

„Před zahájením prací v terénu proběhne technická a organizační příprava včetně zřízení staveniště. Demontáž původních konstrukcí plánujeme zahájit na konci dubna. Současně bude v dílnách probíhat výroba a montáž nových ocelových konstrukcí daleb,“ upřesňuje Jindřich Tautman, jednatel společnosti STRABAG Water s.r.o., která je součástí sdružení zhotovitele stavby. Dodává: „V průběhu června a července budou realizovány základové konstrukce daleb, břehový blok, montáž ocelových daleb a přístupové lávky i plavební značení. Uvedení díla do provozu je plánováno na září 2026.“

Realizace stavby bude probíhat z pracovní plošiny vybudované za pomoci podvodního buldozeru, jejíž realizace je plánována v období od začátku do konce května. K dočasnému omezení plavebního provozu může v dotčeném úseku dojít zejména při realizaci pracovní plošiny a následně při její demontáži, a to výhradně v souladu s pokyny Státní plavební správy a po předchozí komunikaci s lodí Arnošt z Pardubic, včetně přihlídnutí k jejímu jízdnímu řádu. Tato omezení budou pouze velmi krátkodobá, zpravidla v řádu několika málo hodin, a organizace prací bude nastavena tak, aby místní lodní doprava mohla proplouvat plavební komorou. V ostatních fázích výstavby se omezení plavebního provozu nepředpokládá. Stavba bude zároveň respektovat pohyb pěších a cyklistů na břehu, jehož omezení bude s ohledem na bezpečnost zcela minimální a pouze po nezbytně nutnou dobu.

Stavba ochranného stání v Pardubicích je dalším krokem k systematickému zvyšování bezpečnosti a provozní spolehlivosti labské vodní cesty.

Stavba je financována ze Státního fondu dopravní infrastruktury a jejím zhotovitelem je sdružení společností STRABAG Water s.r.o a LABSKÁ strojní a stavební společnost s.r.o. Celkové náklady dosáhnou výše 48,2 mil. Kč bez DPH.

Bezpečnost plavby na Labi posílí nové ochranné stání v dolní rejdě plavební komory Klavary

Ředitelství vodních cest ČR zahájilo 13. května 2026 výstavbu nového ochranného stání v dolní rejdě plavební komory Klavary na Labi. Prvním krokem je demontáž původní dalby, po které bude následovat odtěžení sedimentů ze dna a instalace nových vysokých daleb. Projekt zajistí zvýšení bezpečnosti plavby v tomto úseku Labe zejména v situacích, kdy je plavební provoz omezen nebo zcela zastaven v důsledku zvýšených vodních stavů za povodní a plavidla je třeba ochránit.



Nové ochranné stání v dolní rejdě plavební komory Klavary – stávající stav

„Realizací projektu poskytneme plavidlům spolehlivé zázemí nejen při mimořádných situacích, jako jsou zvýšené vodní stavy nebo přerušování plavby, ale také při běžném provozu, například při čekání na proplavení plavební komorou,“ říká Lubomír Fojtů, ředitel Ředitelství vodních cest ČR a dodává: „Zároveň tím pokračujeme v systematickém zlepšování infrastruktury vodních cest a posilování její odolnosti vůči extrémním hydrologickým a povětrnostním výkyvům.“

Nové ochranné stání umožní bezpečné vyvázání jednoho návrhového plavidla. V případě potřeby bude k vysokovodním dalbám možné současně vyvázat maximálně dvě plavidla. V dolní rejdě plavební komory Klavary se původně nacházelo čekací stání s nízkými dalbami, ze kterého však zbyla pouze jediná, navíc ve zcela nevyhovujícím stavu. Bude proto demontována a nahrazena novým stáním v podobě soustavy tří daleb umístěných v přímé linii na pravém břehu Labe v celkové délce 90 metrů. Přístupová lávka zajistí možnost přístupu na břeh.

Konstrukce ochranného stání bude tvořena ocelovými prvky kombinovanými s betonem, které zajistí dostatečnou stabilitu i při extrémních hydrologických podmínkách. Každá dalba bude vybavena několika podestami s úvaznými prvky a přístupovým žebříkem. Prostřední dalba bude doplněna přístupovou lávkou umožňující bezpečný výstup posádky na břeh.

„Výstavba bude probíhat převážně z vody za využití specializované techniky. Vzhledem k umístění staveniště bude prostor po



Nové ochranné stání v dolní rejdě plavební komory Klavary – vizualizace

dobu stavebních prací pro vplutí do plavební komory zúžen z 18 m na 15 m,“ říká Jindřich Tautman, jednatel společnosti STRABAG Water s.r.o., která je vedoucím sdružení zhotovitele stavby.

Součástí prací bude také kontrolní zaměření dna před zahájením i po dokončení stavby. Nové plavební značení vymezení stání jak pro mimořádné situace při vysokých vodních stavech, tak i pro běžné čekání na proplavení plavební komorou.

Stavba je financována ze Státního fondu dopravní infrastruktury a jejím zhotovitelem je sdružení společností STRABAG Water s.r.o. a LABSKÁ strojní a stavební společnost s.r.o. Celkové náklady dosáhnou výše 46,5 mil. Kč bez DPH.

Policie ČR v Ústí nad Labem - Brné převzala nová krytá stání pro služební plavidla

Ředitelství vodních cest ČR dokončilo a předalo 27. května 2026 Policii České republiky nová krytá stání pro služební plavidla poříčního oddělení v Brné na Labi. Moderní plovoucí garáže rozšířily kapacitu původního zázemí, zvýšily bezpečnost při manipulaci s plavidly a vytvořily podmínky pro jejich celoroční ochranu i údržbu.



Nová krytá stání pro služební plavidla v Ústí nad Labem - Brná

Nové zařízení vzniklo ve zdrži Masarykova zdymadla v městské části Ústí nad Labem-Brná, kde sídlí poříční oddělení Policie ČR. V rámci projektu byly vybudovány dvě kryté plovoucí garáže, které dohromady pojmu až čtyři služební plavidla určená pro výkon dozoru a zásahovou činnost na řece Labi.

„Bezpečnost na vodních cestách není dána pouze moderními plavidly a profesionálními pracovníky. Neméně důležité je kvalitní zázemí, které umožňuje rychlé nasazení plavidel a jejich spolehlivý provoz. Jsem rád, že jsme mohli Policii České republiky předat další moderní zařízení, které pomůže zajistit bezpečnost na Labi a zároveň ochrání služební techniku před nepříznivými vlivy počasí,“ říká Lubomír Fojtů, ředitel Ředitelství vodních cest ČR.

Krytá stání tvoří mohutné plovoucí konstrukce s ocelovou nástavbou a ochranným opláštěním. Po celém obvodu je instalován ochoz, který zajišťuje bezpečný přístup k plavidlům. Jedno ze stání je navíc vybaveno zdvihacím zařízením, které umožňuje vyzvednout plavidlo o hmotnosti až 10 tun nad hladinu a provádět pravidelné kontroly trupu, pohonného systému i běžnou údržbu bez nutnosti přepravy do specializovaných zařízení.

Výhodou nového zázemí je také vyšší připravenost na mimořádné situace. Stání poskytuje ochranu plavidlům při zvýšených průtocích a povodňových stavech a umožňuje jejich rychlé a bezpečné vytažení z vody v případě potřeby.

„Poříční oddělení Policie ČR plní důležitou roli při dohledu nad bezpečností plavebního provozu, ochraně osob na vodě i při řešení mimořádných událostí. Nové zázemí výrazně zlepšilo podmínky pro výkon služby našich policistů a současně zvýšilo připravenost na krizové situace. Velmi si vážíme spolupráce s Ředitelstvím vodních cest ČR, díky níž se podařilo tento projekt realizovat,“ říká plk. Mgr. Zbyněk Dvořák, ředitel Krajského ředitelství policie Ústeckého kraje.

Nová stání v Brné navazují na obdobnou modernizaci zázemí poříčních oddělení Policie ČR v Nymburce a Praze a jsou součástí dlouhodobého úsilí o rozvoj infrastruktury, která přispívá k bezpečnému a efektivnímu provozu na českých vodních cestách.

„Stavba byla zajímavá tím, že kombinovala práce na břehu i na vodě. Výzvou byla zejména výroba plovoucích garáží, které byly nejprve vyrobeny v externích dílnách a poté dovezeny a zkompletovány v přístavu Vaňov. Odtud je remorkér po Labi postupně dopravil do jejich současné polohy. Díky úzké spolupráci všech zúčastněných se podařilo dokončit dílo v požadované kvalitě a vytvořit moderní zázemí, které bude Policii ČR sloužit po mnoho let,“ říká Jan Šlajs, ředitel divize 6 společnosti Metrostav CZ s.r.o.

Náklady na realizaci dosáhly výše 38,9 mil. Kč bez DPH a financoval je Státní fond dopravní infrastruktury. Zhotovitelem stavby byla společnost Metrostav CZ s.r.o.



Slavnostní stříhání pásky nového krytého stání pro služební plavidla v Ústí nad Labem - Brná

Nové přístaviště v Brandýse nad Labem-Staré Boleslavi zahájilo provoz. První cestující vypluli na palubě osobní lodi Svatý Václav

Slavnostním pokřtěním nové osobní lodi Svatý Václav a první plavbou s veřejností byla dne 30. května 2026 zahájena pravidelná osobní lodní doprava mezi novým přístavištěm ve Staré Boleslavi a Čelákovici. Veřejné přístaviště, které vybuodovalo Ředitelství vodních cest ČR, tak oficiálně začalo sloužit veřejnosti. Využívat ho budou nejen cestující osobní lodní dopravy, ale díky třem novým vysokovodním dalbám také všechna velká plavidla během povodní jako ochranné stání.

Slavnostní událost symbolicky završila projekt, který propojuje rozvoj veřejné osobní lodní dopravy, cestovního ruchu a bezpečnosti plavebního provozu na středním Labi. Nové přístaviště vzniklo na pravém břehu horního plavebního kanálu před plavební komorou ve Staré Boleslavi a poskytuje moderní zázemí pro pravidelné i příležitostné osobní lodní linky.

Přístavní hrana o délce 105 metrů umožňuje bezpečné přistávání osobních lodí i vyvázání větších plavidel. Stávající nábrežní zeď byla v délce 53 m modernizována a byla prodloužena o 52 m novou stěnou z ocelových štetovic. Součástí stavby jsou nové vyvazovací prvky, odběrné místo elektrické energie pro zásobování plavidel, vstupní portál a zpevněná nástupní plocha pro pohodlný výstup, nástup a čekání cestujících.

Významnou součástí projektu jsou také tři vysokovodní dalby, které umožňují bezpečné vyvázání plavidel při vysokých vodních stavech, kdy je zastaven plavební provoz. Nové stání tak plní nejen dopravní a turistickou funkci, ale zároveň posiluje bezpečnost plavebního provozu na tomto úseku Labe dostupnou ochranou plavidel za povodní. Doplnil se tak prostor mezi dosavadními ochrannými přístavy Mělník a Nymburk, který je dlouhý 60 km, a jeho proplutí vyžaduje nejméně 8 hodin s proplavením 8 zdymadly. Při rychlém nástupu povodně se plavidla z okolí Brandýsa nad Labem bezpečně ochrání na novém stání a nemusí absolvovat několikahodinovou cestu do přístavu.

„Nové přístaviště je dalším krokem v rozvoji infrastruktury pro osobní lodní dopravu na českých vodních cestách zajištěním souvislé sítě veřejných přístavišť. Přináší kvalitní zázemí pro ces-

tující, podporuje turistický ruch a zároveň zvyšuje bezpečnost plavidel při vysoké vodě. Jde o spojení dvou důležitých funkcí, které budou ode dneška sloužit veřejnosti i provozovatelům plavidel,“ říká Lubomír Fojtů, ředitel Ředitelství vodních cest ČR.

Slavnostní otevření přístaviště bylo spojeno také s pokřtěním nové osobní lodi Svatý Václav, která tak zahájila pravidelné plavby mezi Starou Boleslaví a Čelákovici. Nová linka rozšiřuje možnosti rekreační dopravy na středním Labi a nabízí obyvatelům i návštěvníkům regionu pohled na vodní cestu přímo z hladiny.

„Máme radost, že se podařilo propojit investici do nové přístavní infrastruktury se vznikem pravidelné lodní linky. Loď Svatý Václav nabídne nové spojení mezi Starou Boleslaví a Čelákovici, se kterými na znovuoobnovení linky spolupracujeme,“ říká Petr Soukup, starosta města Brandýs nad Labem-Stará Boleslav.

„Při výstavbě jsme museli respektovat specifické podmínky vodního toku i přilehlého stromořadí. Součástí prací bylo prodloužení stávající přístavní hrany, úprava koryta řeky pro zajištění potřebné plavební hloubky i instalace vysokovodních dalb. Jsme rádi, že jsme mohli investorovi předat dílo, které bude sloužit jak cestujícím, tak provozovatelům plavidel při mimořádných vodních stavech,“ říká Karel Mazánek, vedoucí projektu společnosti LABSKÁ, strojní a stavební společnost s.r.o.

Projekt financoval Státní fond dopravní infrastruktury. Celkové investiční náklady dosáhly částky 61,8 milionu korun bez DPH. Zhotovitelem stavby byla společnost LABSKÁ, strojní a stavební společnost s.r.o.

Nové přístaviště navazuje na dlouhodobou strategii Ředitelství vodních cest ČR zaměřenou na rozvoj infrastruktury pro osobní lodní dopravu, podporu cestovního ruchu a zvyšování bezpečnosti provozu na českých vodních cestách.



Zahájení linky osobní lodní dopravy z nového přístaviště ve Staré Boleslavi lodí Svatý Václav



Slavnostní stříhání pásky nového přístaviště osobní lodní dopravy v Brandýse nad Labem-Staré Boleslavi

FOTOREPORTÁŽ: Vyplula nová linka lodní dopravy mezi Starou Boleslaví a Čelákovicemi



Osobní loď Svatý Václav na Středním Labi

30. května 2026 vyplula na Střední Labe na novou pravidelnou linku loď Svatý Václav. Třicet metrů dlouhá loď, která pojme až 200 pasažerů, zahájila plavby z nového přístaviště v Brandýse nad Labem-Staré Boleslavi do Čelákovic.

Vyplutí předcházela křest lodi jménem Svatý Václav, kterého se ujal probošt Kolegiální kapituly sv. Kosmy a Damiána ve Staré Boleslavi Libor Bulín a kapitulní kanovník dr. Gabriel Mulaňák. Staroboleslavští kapituláři požehnali loď nesoucí

jméno hlavního patrona českých zemí. Nazvat loď jménem Dědice země české je náležité, protože loď bude brázdit řeku v blízkosti místa světce mučednické smrti.

Loď byla postavena v roce 1927 v Berlíně a byla v průběhu let několikrát přestavována a měnilo se také jméno lodi. 1927–1951 MARS, 1951–2026 TEMPELHOF, 2026 Sv. VÁCLAV.

Loď Svatý Václav vyplouvá na Labe od úterý do neděle dle aktuální jízdního řádu: www.stredoceskaplavecni.cz



Osobní loď Svatý Václav v plavební komoře Čelákovice

Kapitán a majitel plavidla Karel Marek



Osobní loď Svatý Václav v novém přístavišti v Brandýse nad Labem-Staré Boleslavi



Starosta Čelákovic Josef Pátek spolu s místostarostou města Petrem Studničkou přivítali posádku osobní lodě Svatý Václav



Osobní loď Svatý Václav na Labi u Čelákovic

Svatý Václav je 30 metrů dlouhý a uveze až 200 lidí. Nová osobní loď na Labi zajistí spojení s Čelákovicemi

Radek Duchoň – Český rozhlas, 30. května 2026

Vnitrostátní lodní doprava má v Česku novou linku. Na Labi začala jezdit osobní loď nazvaná Svátý Václav. Cestující vozí mezi Brandýsem nad Labem-Starou Boleslaví a pět kilometrů vzdálenými Čelákovicemi. Podle plavebního řádu bude vyrážet na trasu každý den kromě pondělí.

Posádka přivazuje loď v přístavišti, cestující nastupují a za chvíli vyráží do Čelákovic. Do kormidelny se vstupuje po příkrých schodech. Uvnitř je samozřejmě kormidlo ale také pan kapitán a majitel Karel Marek.

„Loď pochází z Berlína, kde byla postavená v loděnici TGOR, to je čtvrť v Berlíně. Rozměry jsou necelých 30 metrů, necelých 5 metrů je šířka. Ponor prázdné lodi je udáván 1,13 metru, obsazené 1,27 metru a je pro 200 cestujících,“ popisuje plavidlo. Její rychlost je zhruba 12 kilometrů v hodině.

Svatý Václav odplová na svoji první cestu do Čelákovic, kapitán Marek se na ni těší. Na palubě je i starosta Brandýsa nad Labem-Staré Boleslavi Petr Soukup ze spolku Naše dvojměstí.

„Já jsem strašně rád, že začínáme řeku zase po dlouhých dekadách používat,“ přiznává.

Nové přístaviště

Nadšení z nové linky jsou i cestující. „Já si myslím, že to je krásné obnovení tradic,“ říká pan Jiří.

„Líbí se mi to, je to hezká věc a doufám, že to vydrží,“ doplňuje další návštěvník pan Jarda. „Nebudeme se vracet, zůstaneme v Čelákovicích a pak půjdeme pěšky do Lysé nad Labem,“ plánuje naopak pan Zdeněk.

Krajský radní pro silniční dopravu Josef Pátek z ODS přidává jednu historickou zajímavost o lodi. „Je jí letos 99 let. Získal ji pan Marek v Německu, jmenovala se Tempelhof, plula pod německou vlajkou,“ vypráví.

Nové je i přístaviště, odkud loď vyplouvá. „Je pro osobní lodní dopravu a zároveň je to přístaviště ochranné pro lodě za vysokých vodních stavů, protože tady v okolí není žádné bezpečné stání v případě rychlého zvedání hladiny. Tady se lodě mohou bezpečně uvázat,“ pokračuje šéf Ředitelství vodních cest, Lubomír Fojtů.

Přístaviště je vybavené také přípojkou elektrické energie a Ředitelství vodních cest za něj zaplatilo asi 60 milionů korun.



Křest osobní lodi Svátý Václav



Osobní loď Svátý Václav spojující Brandýs nad Labem-Starou Boleslav a Čelákovice. Zleva: staroboleslavští kapituláři a starosta města Petr Soukup

WAKE PORT .cz

NEJMODERNĚJŠÍ AREÁL VODNÍCH SPORTŮ V JEDINEČNÉM PROSTŘEDÍ PROBOŠTSKÝCH JEZER



- 4 vleky pro wakeboarding a vodní lyžování, velký 5ti sloupový s překážkami a malé výukové vleky pro začátečníky a děti tvoří srdce našeho areálu
- Wakeboarding, lyže, skákadla, SUP, nebo eFoil
- Skvělá restaurace, dobrá káva, 2 bary pro oslavu, firemní akci, nebo jen osvěžení a chill
- Unikátní plovoucí wellness se saunou a výřivkou pro soukromé akce přímo na hladině
- Luxusní houseboaty pro pobyt na vodě s výhledem na jezera a wake park

»»»» Přijďte prožít aktivní den, večerní chill nebo celý víkend. Žijeme s vodou

U Jezera 1331 • Brandýs nad Labem–Stará Boleslav • 777 701 355 • wakeport.cz

Nová verze aplikace LAVDIS mobile



„LAVDIS mobile“ poskytuje informace pro plavbu na našich vodních cestách. Vychází z datové základny Říčních informačních služeb (RIS) a Státní plavební správy (SPS). Aplikace je zaměřena pro uživatele rekreační plavby, ale je vhodná i pro uživatele plavby komerční. SPS aplikaci vytvořila již v roce 2020. Plavecká veřejnost ji přijala s nadšením, avšak zastavení aktualizací vedlo k jejímu ústupu z pole pozornosti poněkud do ústraní. To nás velmi mrzelo, a proto jsme v roce 2025 zahájili její upgrade.

V čem je dnešní verze aplikace LAVDIS mobile jiná?

V čem je dnešní verze aplikace LAVDIS mobile jiná?

Aplikace obsahuje vybraná data a funkce z portálu LAVDIS, Geoportálu SPS a nově také z EuRIS portálu. Obsahem aplikace jsou schémata vodních cest, plavební informace včetně omezení plavby, plavební mapy, vodní stavy a průtoky včetně omezujících vodních stavů, provozní doby a kontakty plavebních komor, seznamy přístavů. Nedílnou součástí je souhrn aktuálních správních aktů týkajících se vodní dopravy vydaných Státní plavební správou, tedy Opatření obecné povahy a Informací SPS, a samozřejmě přehled všech Zpráv vůdcům plavidel (NtS) jakožto stěžejního informačního modulu služeb RIS.

Upgrade opravuje některé chyby načítání a zobrazování dat, sjednocuje zdrojová data, která jsou používána v národních a mezinárodních systémech RIS, rozšiřuje informace o virtuálních bójích AtoN, které jsou jinak dostupné pouze přes síť AIS. Dále je publikován zajištěný vodní stav u vodočtu Ústí nad Labem a též předpověď a předpoklad vodního stavu, tj. důležitá informace pro regulovaný úsek labské vodní cesty.

Jaké další změny aplikace mohou uživatelé aplikace očekávat?

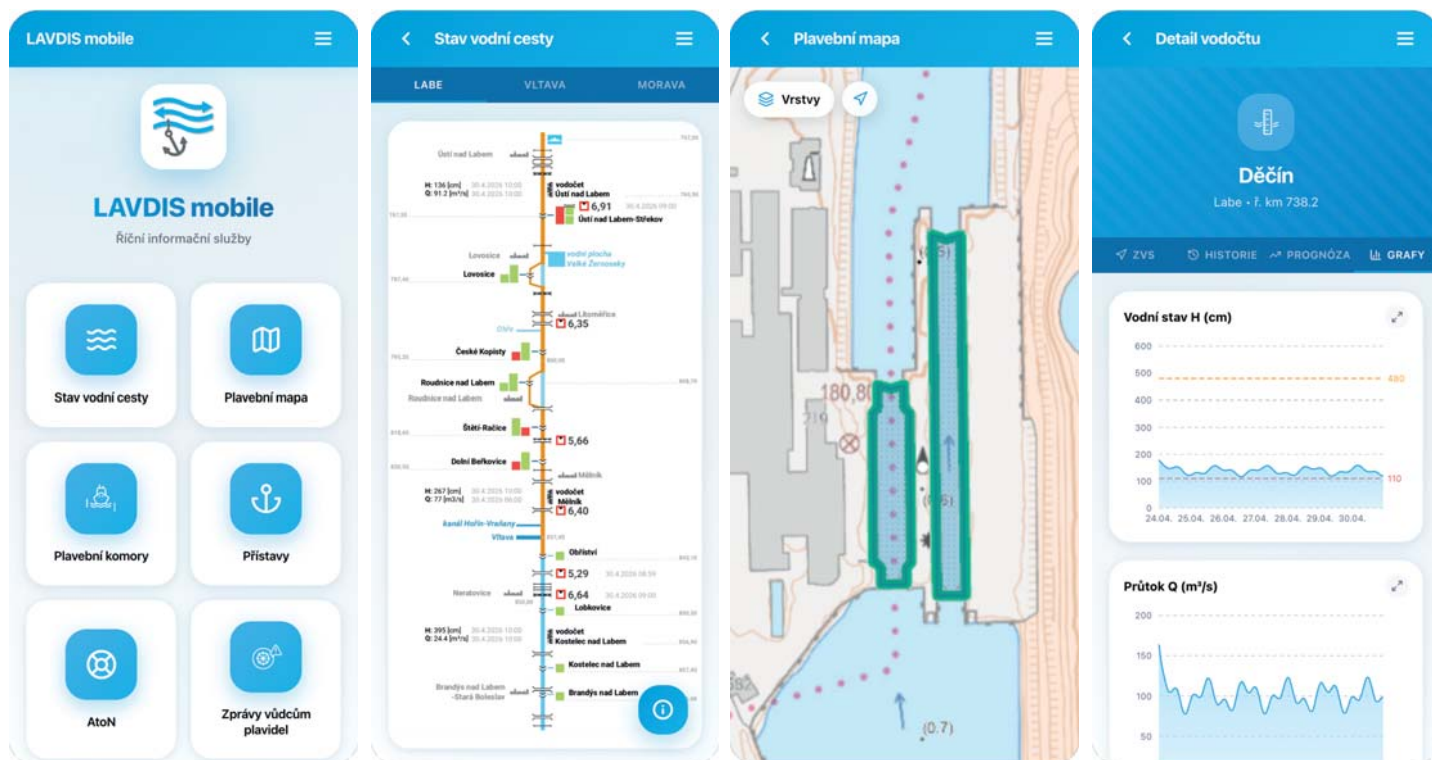
Obsahem dalšího plánovaného upgradu bude rozšíření seznamu plavebních objektů, zlepšení čitelnosti plavební mapy a rozšíření v ní obsažených informací. Užitečnou funkcí bude filtr zpráv vůdcům plavidel a informací z úřední desky. Dále plánujeme také úpravy designu obsahu a možnosti přepínání mezi seznamy plavebních objektů (plavební komory, přístavy, přístaviště, vývaziště apod.) a také mezi vodočty v rámci vybrané vodní cesty.

Poskytovateli dat jsou: Český hydrometeorologický ústav, Povodí Labe, s.p., Povodí Vltavy, s.p., Povodí Moravy, s.p., Ředitelství vodních cest ČR a Státní plavební správa.

Aplikace je ke stažení pro Android a iOS.



Přejeme vám šťastnou plavbu s naší mobilní aplikací!





**NA JEDNEJ
LODI**
PODCAST T&T

PODCAST & VIDEOBLOG O ŽIVOTĚ NA ŘECE

Na jedné lodi je podcast a videoblog o vnitrozemské lodní dopravě, o životě na řece a o lidech, kteří pracují na nákladních i výletních lodích.

Otevřeně mluvíme o:

- ✓ práci na lodi tak, jak skutečně vypadá
- ✓ cestě k lodnické kariéře
- ✓ vzdělávání, praxi a legislativě
- ✓ realitě dnů i nocí na řece
- ✓ zkušenostech, které v učebnicích nenajdeš

Proč „Na jedné lodi“?

Protože na řece jsme všichni součástí jednoho světa.

Zkušení lodníci, nováčci, kapitáni i ti, kteří se teprve rozhodují.

Máte příběh z řeky nebo ze života na lodi?

Rádi vás přivítáme jako hosta. info@najednejlodi.eu

KDE NÁS NAJDEŠ?



**NA JEDNEJ
LODI**
PODCAST T&T

najednejlodi.eu

YouTube



Spotify



Apple



Činnost Českého plavebního a vodocestného sdružení, z.s. v roce 2025

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

Výroční 32. valná hromada Českého plavebního a vodocestného sdružení, z.s. (dále jen „ČPVŠ“) se konala dne 14. května 2026 v budově státního podniku Povodí Vltavy pod vedením předsedy ČPVŠ doc. Dr. Ing. Pavla Fošumpaura, který v úvodu přivítal účastníky a vyřídil pozdrav Ing. Vladimíra Nováka, předsedy sesterské organizace Slovenský plavebný kongres. Jako hosté se valné hromady zúčastnili mj. čestný předseda ČPVŠ doc. Ing. Pavel Jurášek, CSc., Ing. Luděk Sosna, Ph.D., ředitel odboru strategie ministerstva dopravy, Ing. Vojtěch Dabrowski, vedoucí oddělení vnitrozemské vodní dopravy ministerstva dopravy, Mgr. Klára Němcová, ředitelka Státní plavební správy, Mgr. Martin Pták, ředitel odboru ochrany vod ministerstva životního prostředí, Ing. Lubomír Fojtů, ředitel Ředitelství vodních cest, a Lukáš Hradský, předseda sekce vodní dopravy Svazu dopravy ČR.

Období od poslední valné hromady v roce 2025 bylo mimořádně bohaté jak z hlediska odborné činnosti, tak z hlediska projednávání zásadních koncepčních otázek rozvoje vodních cest v České republice. Výbor se v uplynulém období sešel celkem čtyřikrát a věnoval se strategickým tématům i organizačnímu zajištění klíčových aktivit sdružení, zejména konference Plavební dny 2025.

Výbor sledoval a projednával vývoj implementace **Dohody mezi vládou České republiky a vládou Spolkové republiky Německo o údržbě a rozvoji mezinárodní labské vodní cesty**. Dohoda byla podepsána 20. července 2021 v Praze a v Berlíně, poté byla ratifikována a vstoupila v platnost dne 1. ledna 2025. Následně byl zahájen proces implementace Dohody. První zasedání Česko-německé smíšené komise, která je zřízena právě touto dohodou k monitorování parametrů plavební dráhy a jejich dosahování, se uskutečnilo 3. června 2025 v Děčíně. Obě strany vyjádřily zájem pokračovat v udržitelném rozvoji vodní dopravy na Labi při respektování ekologických a provozních podmínek. Smíšená komise má klíčovou úlohu v praktické implementaci dohody – dohlíží na dodržování parametrů, koordinaci údržby a další konkrétní kroky na řece.

Další zásadní oblastí zájmu výboru ČPVŠ byla příprava **Koncepce vodní dopravy na období 2026–2035**, která má zásadním způsobem určit dlouhodobý rozvoj vodní dopravy v České republice. Výbor v této souvislosti zdůrazňuje především potřebu jasného stanovení investičních priorit, systematického začlenění vodní dopravy do dopravního systému ČR a zajištění stabilního financování jak investiční, tak provozní části infrastruktury. Dle dostupných informací je součástí Koncepce také příprava Plavebního stupně Děčín a Plavebního stupně Přelouč II. Od počátku roku 2026 se současně připravuje posouzení vlivů koncepce na životní prostředí (SEA), které zahrnuje vypracování kompletních podkladů a souvisejících činností tak, aby mohlo být získáno souhlasné stanovisko Ministerstva životního prostředí.

Výbor průběžně sledoval také vývoj procesu posuzování vlivů záměru „**Zlepšení plavebních podmínek na Labi v úseku Ústí nad Labem – státní hranice ČR/SRN**“. Tento proces EIA je zásadní pro další posun přípravy plavebního stupně Děčín. V této oblasti výbor dlouhodobě zdůrazňuje nutnost odborně vyváženého přístupu, který respektuje jak environmentální hlediska, tak ekonomické a dopravní potřeby státu. Za klíčové považuje hledání realistických a odborně podložených kompenzačních opatření, která umožní další rozvoj infrastruktury na labské vodní cestě a zajištění její spolehlivosti.

Výbor ČPVŠ dlouhodobě podporuje přípravu technicko-ekonomické studie k **Oderské vodní cestě**, konkrétně k jejímu možnému prodloužení směrem do oblasti Ostravské aglomerace.

Smyslem studie má být ověření ekonomické návratnosti, technické proveditelnosti napojení na stávající infrastrukturu v Ostravě a posouzení vazeb na širší koncepci Oderské vodní cesty v ČR a Polsku. V této souvislosti lze částečně využít kvalitně připravené podklady v rámci studie proveditelnosti průplavu Dunaj-Odra-Labe.

Výbor ČPVŠ systematicky sleduje rozvoj rekreačního využití tuzemských vodních cest, zejména **labsko-vltavské vodní cesty a Bažova kanálu**, jakožto klíčového segmentu moderní vnitrozemské plavby s rostoucím významem pro turistiku a sportovní plavbu. V případě Labsko-vltavské vodní cesty oceňuje především postupné zlepšování infrastruktury pro rekreační pravidla, doplňování přístavišť, vývazišť a zázemí pro turistickou plavbu, které navazují na její historickou roli dopravní tepny. U Bažova kanálu pak ČPVŠ vnímá jeho dynamický rozvoj jako modelový příklad úspěšné revitalizace původně technického vodního díla do plně funkční rekreační vodní cesty, kde se propojuje lodní turistika, cykloturistika a regionální rozvoj. Celkově výbor tyto procesy hodnotí jako důkaz úspěšného doplnění víceúčelového systému vodních cest o významnou rekreační a ekonomickou funkci v rámci cestovního ruchu.

Výbor ČPVŠ podporuje širší **využití potenciálu vodní dopravy v oblasti městské dopravní logistiky**, zejména jako doplňkového a environmentálně šetrného způsobu přepravy zboží a materiálů ve velkých urbanizovaných aglomeracích. Výbor vnímá vnitrozemské vodní cesty jako dosud ne plně využitý logistický koridor, který může přispět ke snížení zatížení silniční infrastruktury, omezení emisí i hlukové zátěže a ke zvýšení odolnosti městských dopravních systémů. Významný potenciál v tomto směru spatřuje zejména v Praze, kde by řeka Vltava mohla ve vybraných segmentech sloužit například pro přepravu stavebních materiálů, zásobování nábrežních lokalit či podporu komunální logistiky. Výbor přitom poukazuje na velmi dobré zkušenosti z řady evropských měst, jako jsou Paříž, Amsterdam nebo Brusel, kde se vodní doprava úspěšně využívá pro městské zásobování, odvoz stavebních hmot i obsluhu center měst s cílem snížit intenzitu silniční dopravy. ČPVŠ proto podporuje sledování a přenos těchto zkušeností do českého prostředí, včetně rozvoje vhodné infrastruktury, digitalizace logistických procesů a integrace vodní dopravy do širších konceptů udržitelné mobility a multimodální dopravy.

Zásadní odbornou událostí sledovaného období byla příprava a realizace **32. Plavebních dnů**, které se uskutečnily ve dnech 23. až 25. září 2025 v Litoměřicích. Konferenci organizovalo České plavební a vodocestné sdružení spolu se Slovenským plavebním kongresem pod záštitou ministra dopravy a ministra zemědělství. Organizačním garantem konference byl státní podnik Povodí Labe. Konference se zúčastnilo 172 odborníků z České republiky a Slovenské republiky. Součástí programu byla i odborná exkurze na vodní dílo Střekov a plavba po Labi, která významně přispěla k odbornému a společenskému rozměru celé akce. V rámci zakončení konference byly formulovány závěry, které deklarují podporu vodocestné komunity pro realizaci hlavních strategických záměrů dlouhodobě sledovaných naším spolkem. Plavební dny 2025 lze z pohledu výboru hodnotit jako mimořádně úspěšné odborně i organizačně, s velmi pozitivním ohlasem účastníků i médií. **Příští 33. plavební dny se budou konat ve dnech 22. 9. – 24. 9. 2027 ve Slovenské republice.**

Výbor ČPVŠ se v uplynulém období zabýval možnostmi efektivnějšího využití kvalifikovaného členství České republiky v **mezinárodní plavební asociaci PIANC**, zejména ve vztahu k přenosu zahraničních zkušeností a technických standardů do

podmínek vodních cest v ČR. Na jednání výboru byla představena role PIANC jako významné odborné platformy sdružující specialisty z oblasti vodní dopravy a vodohospodářské infrastruktury a současně byly diskutovány možnosti širšího využití technických průvodců PIANC, obsahujících aktuální poznatky a příklady dobré praxe v oblasti navrhování, provozu a správy vodních cest. Výbor ocenil dosavadní aktivity ŘVC ČR při evidenci a zpřístupňování relevantních odborných materiálů a diskutoval možnosti jejich aplikace v podmínkách České republiky. Bylo konstatováno, že využívání vybraných doporučení a zahraničních zkušeností v praxi průběžně probíhá dle konkrétních potřeb správců vodních toků a infrastruktury. V otázce případného širšího zapojení do pracovních skupin PIANC bylo konstatováno, že s ohledem na současné personální kapacity kolektivních členů ČPVS není tato možnost aktuálně prioritně zvažována.

V současné době pracují v rámci ČPVS dvě odborné skupiny. **Odborná skupina Moravské vodní cesty** se zaměřuje zejména na podporu a propagaci Oderské vodní cesty, rozvoj rekreační, sportovní a osobní plavby na Moravě a spolupráci s partnery v České republice i zahraničí. **Odborná skupina pro popularizaci vodní dopravy** je orientována na zvyšování povědomí o přínosech vodní dopravy, podporu její pozitivní prezentace a propagaci moderních a environmentálně šetrných řešení v oblasti vodních cest a plavby. Činnost obou odborných skupin probíhá průběžně v návaznosti na aktuální témata a potřeby oboru.

Výbor se v uplynulém období systematicky zabýval **plněním usnesení poslední valné hromady**. Byly plněny klíčové úkoly:

- pokračovala aktivní podpora přípravy strategických projektů vodních cest,
- výbor se podílel na organizaci Plavebních dnů 2025,

- byla rozvíjena spolupráce s resorty dopravy, zemědělství a životního prostředí,
- a byla posilována spolupráce s odbornými a regionálními organizacemi.

Významným krokem bylo rovněž rozšíření členské základny o nové členy, včetně kolektivních subjektů, což potvrzuje rostoucí význam sdružení v odborné komunitě. Uplynulé období lze hodnotit jako období intenzivní odborné práce, posunu v řadě infrastrukturních projektů a zároveň jako období, které potvrdilo význam vodní dopravy v České republice i v evropském kontextu. Výbor bude i nadále pokračovat v naplňování usnesení valné hromady, zejména v oblasti podpory rozvoje vodních cest, přípravy strategických projektů, propagace vodní dopravy a posilování odborné spolupráce doma i v zahraničí.



Mezinárodní konference 32. Plavební dny, která proběhla ve dnech 23. až 25. září 2025 v Litoměřicích, byla nejdůležitější akcí ČPVS v loňském roce

33. PLAVEBNÍ DNY
22. 9. – 24. 9. 2027
Zemplínská šírava, Slovensko

SAVE
THE DATE

Život není takový – je úplně jiný (102)

Ing. Josef Podzimek

*„Navigare necesse est, vivere non est necesse.“
„Plouti je nutné, život není nutný“*

římský vojevůdce Pompeius, 1. století př. n. l.

S potěšením sleduji otevření nové plavební komory Rohatec – Sudoměřice na Baťově kanálu. Když jsme v roce 1989 začínali uvažovat o obnově Baťova kanálu, tehdy ještě zanešené bezejmenné vodní cesty, pro nákladní plavbu, v životě by mne nenapadlo, jaký význam si získá pro rekreační funkci a rozvoj celých regionů, kterými tento průplav prochází.

Tomáš Baťa měl vizi průplavu, který by propojil řeky Dunaj, Odru a Labe pro evropskou lodní dopravu. Jeho bratr Jan Antonín Baťa tuto vizi částečně zhmotnil v rámci stavby plavebního kanálu mezi tehdejšími městy Baťov a Sudoměřicemi. Dnes je tato vodní cesta známá jako Baťův kanál a přesto, že po ní neplují velké tankery nebo nákladní lodě naložené kontejnery, dělá nám jeho rozkvět velkou radost.



Baťův kanál byl využíván nejen pro přepravu nákladů, ale také pro rekreaci obyvatel prakticky hned od svého otevření



Tomáš Baťa Junior a Josef Podzimek při setkání na Baťově kanálu

O historii Baťova kanálu již bylo v našem časopise popsáno mnoho stránek a o jeho osud jistě nemusíme mít obavy. Zřejmě ho dokonce čeká ještě zářnější budoucnost, než je jeho současná podoba a ohromná obliba jako destinace cestovního ruchu. Trochu mě samozřejmě může zamrzet, že se po Baťově kanálu nakonec neprovozuje alespoň zčásti nákladní plavba, ale myslím že i tak má rozvoj této Moravské vodní cesty velký význam.

Když jsem hovořil v roce 1999 na Jižní Moravě s Tomášem Baťou juniorem, vypadalo to podle tehdejší nálady tak, že nikdy v Evropě již žádný další průplav, po tom německém, co propojil Rýn a Dunaj, nevznikne.



Největší novodobý čínský plavební kanál PINGLU o délce 134 kilometrů byl postaven za pouhé 4 roky



Stavba průplavu Seina-sever ve Francii již běží naplno – staveniště plavební komory Montmacq

Nezbývá mi tedy než se se zálibou dívat do světa, jak to s těmi vodními cestami dělají jinde. Jeden den čtu o tom, že Čína právě dokončila největší průplav v Asii, mezitím sleduji stavbu největší novodobé vodní cesty propojující Francii s celou Evropou – tedy průplav Seina-sever – a do třetice se objevují zprávy o ambiciózních plánech tureckého prezidenta který si na stará kolena usmyslel, že si postaví největší námořní průplav v Evropě: Istanbulský průplav.

A o tom posledním projektu bych se krátce rozhovořil. Turecko drží strategické úžiny Bospor a Dardanely, kterými nesmí proplouvat za žádných okolností letadlové lodě, a v době války zde nesmí proplouvat lodě z nepřátelských stran, což v současnosti znamená, že válečné lodě Ruské federace a Ukrajiny nemohou do Černého moře.

Určitou komplikací to vždy bylo pro snahy Sovětského svazu a částečně nyní i Turecka o realizaci velkých letadlových lodí. A to je zřejmě jedním z důvodů, proč se rozhodl prezident Erdogan začít stavět první část Istanbulského průplavu i přes odpor opozice a místních obyvatel, jejichž domovy stojí této stavbě v cestě. Hlavní důvod vidí ekonomové v ekonomické oblasti: v současných přírodních průlvech nelze vybírat z lodí mýto, protože se jedná o mezinárodní plavební trasu. Přitom jen za loňský rok zde proplulo přes 40 000 velkých námořních lodí – a to zcela zadarmo!

Realizace Istanbulského průplavu je zatím skromná – zatím ne průplav samotný, ale velký dálniční most přes území budoucího plavebního kanálu – holt někde se začít musí.



Trasa Istanbulského průplavu (červeně) a Bosporský průliv



Stavba dálničního mostu přes budoucí Istanbulský průplav

A právě když jsem dokončoval tento článek, přistála mi na stole mapa od ostravského architekta Augustina Milaty, který mě požádal abych v časopise uveřejnil jeho myšlenku na propojení Středozevního moře s Dunajem – projekt DANUVIA. Zveřejňuji ho tedy s jeho krátkým komentářem:

DUNAJSKÁ MAGISTRÁLA

Řeky tady byly, jsou a budou. Řeky od nepaměti sloužily jako dopravní cesty a umožňovaly spojení mezi vzdálenými osadami, ze kterých pak vznikala města a obchodní centra. Ta fungují dodnes. Vodní doprava je levná, bezkonfliktní a údržba je v podstatě minimální. Na rozdíl od silniční dopravy, která má spoustu negativ a jejich údržba je nákladná a časově náročná. Síť vodních cest vhodně doplňuje strategickou síť dopravní infrastruktury. Vodohospodářské úpravy předcházejí povodním. Například kdyby byl realizován projekt na splavnění řeky Odry z Ostravy do polského Kožle realizován, nedošlo by k fatální potopě Nové Vsi a Bohumína. Koridor však může být využit i k zemědělské činnosti a cyklostezkám.

Financování a realizace projektu: EU vypíše celoevropské referendum s jedinou otázkou: Chci mír a již nikdy nepozvednu zbraň proti bližnímu světu. Veškeré takto ušetřené peníze následně věnovat užitečným a smysluplným projektům. Nejvzácnějším darem, který jsme dostali je život a voda. Budeme-li se k těmto darům chovat s úctou a láskou, bude nám dobře. Když ne, Země nám ukáže, kdo je tady pánem!

Ing. arch. Augustin Milata

Na závěr mi nezbývá než konstatovat, že se vodní cesty, plavební kanály a průplavy budují i ve 21. století. Jaké to milé překvapení. Srdečně proto přeji všem průplavním snilkům, aby jejich projekty došly realizace i dokončení!



DANUVIA

GREAT EUROPEAN WATER WAY



Mapa propojení evropských vodních v rámci projektu „Danuvia“. Autor: Architekt Augustin Milata



PODZIMEK & synové



Developerský projekt bytového domu W16, Třešť



Návštěvnícké centrum Bernard, Humpolec



Unikátní bednění klenby
historického domu, Thunovská, Praha

Zal. 1896
PODZIMEK
130



Výcvikové středisko policie, Třešť

Stavíme pro Vás již 130 let

www.podzimek.cz



POVODÍ VLTAVY



ŽIJEME VODOU

Povodí Vltavy, státní podnik, svojí činností navazuje na tradice a zkušenosti českého vodního hospodářství s cílem zlepšovat možnosti všestranného využívání povrchových a podzemních vod v celém hydrologickém povodí Vltavy tak, aby zůstalo významným místem zdravého životního prostředí a plnohodnotného života lidí.

Povodí Vltavy, státní podnik vykonává správu povodí na území o celkové rozloze 28 708 km² a spravuje téměř 21 900 km vodních toků, z toho je 5 551 km významných vodních toků. Zajišťuje správu, provoz a údržbu 115 vodních nádrží a 10 poldrů, 21 plavebních komor na Vltavské vodní cestě, 52 pohyblivých a 313 pevných jezů a 22 malých vodních elektráren. Provozuje vodní díla Vltavské kaskády, 12 vodárenských nádrží, včetně té největší na území České republiky i ve střední Evropě, a tou je Švihov na řece Želivce. Nedílnou součástí činností podniku je také provoz a údržba Vltavské vodní cesty, monitoring jakosti povrchových vod, plánování v oblasti vod a odborná podpora výkonu státní správy ve vodním hospodářství.



www.pvl.cz



www.instagram.com/povodivltavy/



[povodivltavy](https://www.facebook.com/povodivltavy)



[povodí Vltavy \(@povodivltavy\)](https://twitter.com/povodivltavy)