WASSERSTRASSEN
UND
BINNENSCHIFFFAHRT

WATERWAYS
AND
INLAND NAVIGATION

VODNÍ CESTY A PLAVBA

3
2026

Extrémní sucho ohrožuje české řeky



Rekordně nízká hladina VD Orlík pod Podolským mostem

Vydává PLAVBA A VODNÍ CESTY o.p.s.

Ministerstvo dopravy

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

ŘEDITELSTVÍ VODNÍCH CEST ČR

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

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

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

HOSPODÁŘSKÁ KOMORA ČESKÉ REPUBLIKY

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

Povodí Odry státní podnik

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

ČPVS
ČESKÉ PLAVEBNÍ A VODOCESTNÉ SDRUŽENÍ

BAŤŮV KANÁL

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

APL
ASOCIACE LODNÍHO PRŮMYSLU

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

ZAKLÁDÁNÍ STAVEB®

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

metrostav CZ

www.metrostavCZ.cz

SMP

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

VRV

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

PODZIMEK & SYNOVÉ

Váňovská 528, 589 16 Třešť
www.podzimek.cz

STROJÍRNY PODZIMEK®

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

LABSKA
strojní a stavební společnost s. r. o.

Kunětická 2679
Pardubice 530 09
www.labska.cz

EVD®

EVROPSKÁ VODNÍ DOPRAVA-SPED., S.R.O.
Nad Vavrouškou 696/19,
Praha 8, 181 00 Praha 8
www.evd.cz

AQUATIS

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

SWIETELSKY

ČESKÉ PŘÍSTAVY, a.s.

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

VODNÍ CESTY A PLAVBA

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: Rekordně nízká hladina VD Orlík pod Podolským mostem
Autor: Tomáš Kolařík

OBSAH

Extrémní sucho 2026 na řece Vltavě

RNDr. Petr Kubala 2

FOTOREPORTÁŽ: Po proudu Vltavy od Kořenska po Kamýk

Bc. Tomáš Kolařík 4

VÝVOJ SUCHA NA LABSKÉ VODNÍ CESTĚ

Povodí Labe, státní podnik 9

Baťův kanál v hlavní plavební sezóně a Sucho 2026

Povodí Moravy, státní podnik 10

Ministerstvo dopravy připravuje

podporu obnovy historických plavidel

Ing. Bc. Evžen Vydra, Ph.D. 12

Plavební stupeň Děčín vstupuje do nové etapy.

Výstavba by mohla začít už v roce 2029

Ministerstvo životního prostředí 14

Aktuality Ředitelství vodních cest ČR

Ing. Jan Bukovský, Ph.D. 16

Přístaviště Hodonín je novým cílovým bodem Baťova kanálu

SWIETELSKY stavební 22

Tři stavby v jednom: rekonstrukce jezu, malá vodní elektrárna

a rybí přechod v Rajhradě

Ing. Lubomír Mik, Ing. Jana Kučerová 24

K 95. narozeninám Jaroslava Kubce

Václav Budinský 28

Život není takový – je úplně jiný (103)

Ing. Josef Podzimek 30

Úvodní slovo generálního ředitele Povodí Vltavy

Extrémní sucho 2026 na řece Vltavě



V území povodí Vltavy jsme již v roce 2025 pozorovali výrazné projevy hydrologického sucha, které pokračovalo i v letošním roce. V mnoha profilech jsme zaznamenávali dokonce nejnižší hodnoty průtoků za celou dobu sledování, a to napříč celým územím povodí Vltavy. Nepříznivá hydrologická situace pokračuje i v současné době a z predikcí ČHMÚ zatím nevyplývá, že by byly na obzoru nějaké srážky, které by nepříznivou hydrologickou situaci zlepšily. Samozřejmě tím nemám na mysli extrémní srážky, které by způsobily katastrofickou povodeň…

Zásoby vody ve sněhu v zimě 2025/2026 byly opět výrazně podprůměrné, takže leden a únor navázal na ne zcela ideální hydrologickou situaci konce roku 2025. I přes tuto skutečnost se vodní nádrž Orlík naplnila. Od 10. dubna, z důvodu výrazných projevů hydrologického sucha v celém povodí, je z Vltavské kaskády v profilu Vrané odpouštěn minimální odtok 40 m^3/s. Díky tomu se za období od 10. dubna do 23. září nadlepšily průtoky na dolním toku Vltavy a Labe celkem o 296 milionů m^3. Pokud by toto nebylo možné zajistit, byl by tam dnes průtok cca 10–15 m^3/s, a nebylo by možné zajišťovat požadovaná nakládání s vodou. Připomeňme si, že hlavními účely Vltavské kaskády jsou zajištění minimálního odtoku na dolním toku Vltavy a Labe (40 m^3/s v profilu Vrané), snížení povodňových průtoků, výroba elektrické energie, dodávky povrchové vody, rekreace, rybolov, nadlepšování průtoků pro plavbu a další. To kaskáda plní i v situaci, kdy se vodní nádrž Lipno nenaplnila ani na úroveň běžné letní hladiny a celou dobu nadlepšuje dolní tok Vltavy jen o 6 m^3/s.

V posledních letech jsme mohli díky Vltavské kaskádě řešit řadu extrémních hydrologických situací, kdy šlo převážně o zvýšené průtoky, ale třeba i o nadlepšování průtoku v Labi při požáru v Národním parku České Švýcarsko. Během předešlých let pomohla Vltavská kaskáda při významných povodních (2002, 2013, 2024), kvůli kterým se následně upravoval i manipulační řád na vodním díle Orlík. A nyní, v posledním období je čím dál častější období extrémního sucha, a využívá se hlavní účel Vltavské kaskády, kterým je nadlepšování průtoku na dolním toku Vltavy a Labe.

Pracovníci Povodí Vltavy přistupují ke všem těmto extrémům zodpovědně. Rozhodně neplatí to, že bychom v případě povodní upouštěli vodu pozdě, a naopak v případě sucha vypouštěli z přehrad nadměrné množství vody. Stejně jako po povodních dojde po ukončení aktuálního hydrologického sucha k jeho vyhodnocení a pravděpodobně i k přehodnocení, zpřesnění či potvrzení priorit účelů Vltavské kaskády a všech ostatních souvislostí.

Z vodní nádrže Orlík, jak jsem uvedl výše, bylo zajišťováno nadlepšování průtoku na dolním toku Vltavy a Labe průběžně až do 4. září. Jeho hladina poklesla o 15 metrů oproti normálu (viz Graf 1). Od tohoto data převzalo tuto funkci nadlepšování vodní dílo Slapy. Velice nízké přítoky do vodní nádrže Orlík zobrazuje Graf 2.

Vltavská vodní cesta od Třebenic po Mělník zůstala po celé léto díky opatřením výše na toku plně splavná. Byla také zachována kvalita vody na dolním toku řeky Vltavy, a významně byl nadlepšen průtok v řece Labi. Jak jsem byl informován, také Labská vodní cesta ve své kanalizované části od Chvaletic po Střekov byla splavná bez omezení.

To jsou podstatné informace, které by měly důrazně zaznít, a to nejenom v tomto časopise, protože běžně vidíme v médiích zkreslování letošní hydrologické situace. Zejména v oblasti cestovního ruchu by mohla veřejnost nabýt dojmu, že celá Vltava a celé Labe je bez vody a nesplavné, což ale neodpovídá skutečnosti.

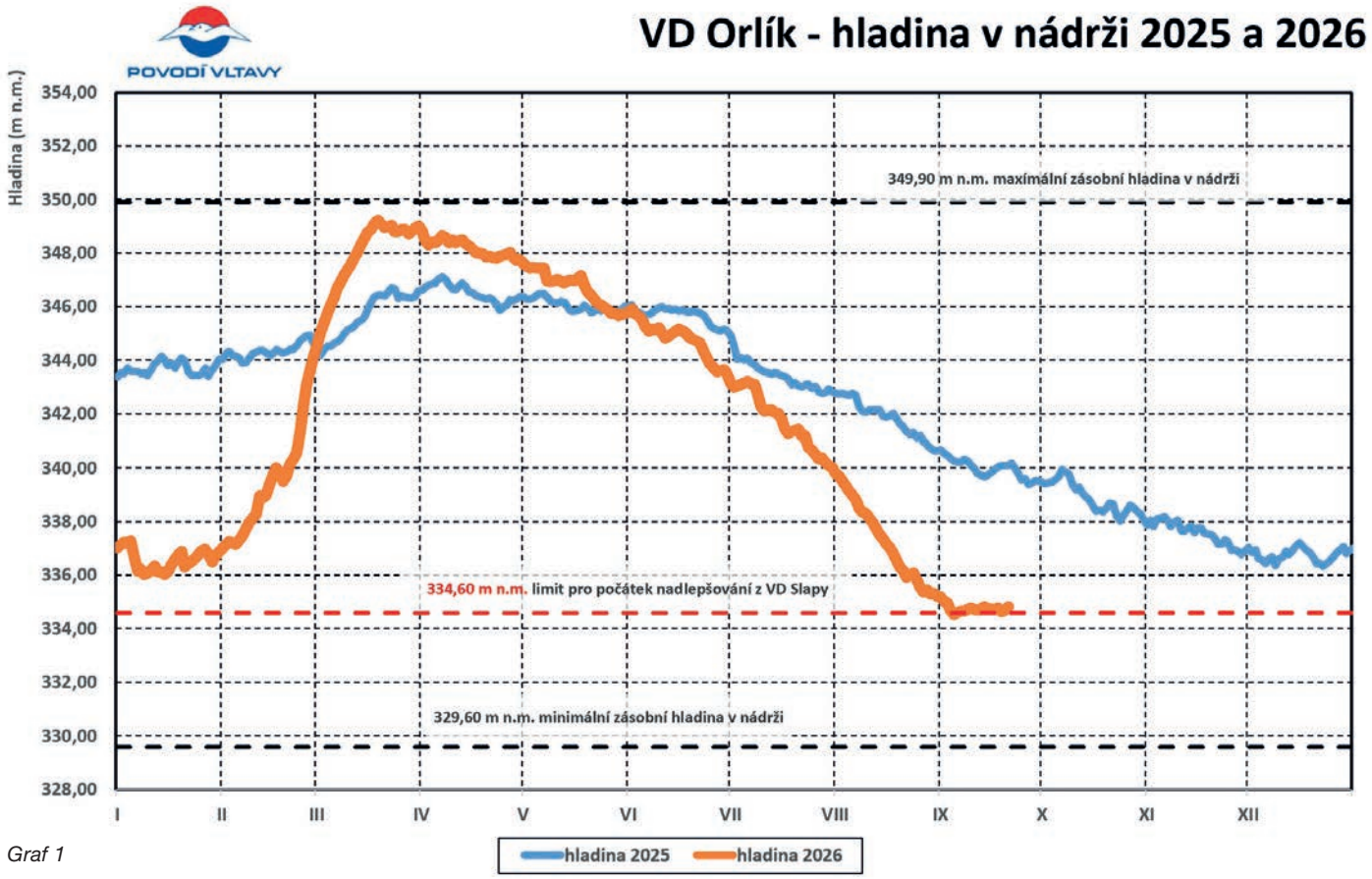


Letošní přítoky vodního díla Orlík jsou na extrémně nízké úrovni. Pokles hladiny odhalil stavby běžně skryté pod vodou jako zbytky Novomlýnského jezu

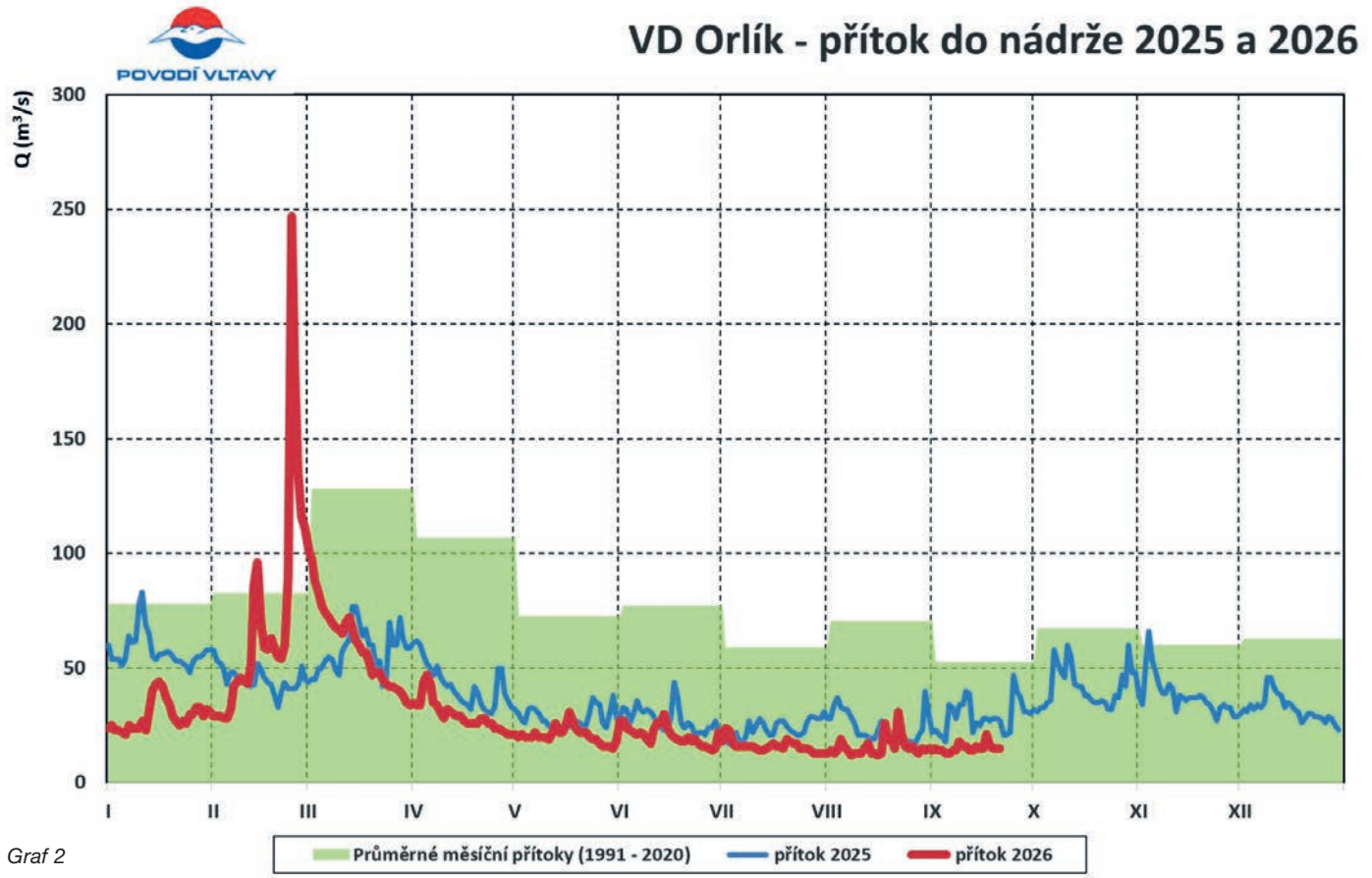
Z letošního sucha si jistě všichni vezmeme ponaučení a pokusíme se být do budoucna ještě lépe připraveni. Je ale ještě brzy na nějaké velké soudy. Vždyť na sucha i povodně je v našem státě vybudována robustní infrastruktura. Věřím, že i díky tomuto extrémnímu roku se budou více podporovat další komplexní řešení, ať už jde o zvýšení retenční a akumulační schopnosti krajiny, ale také o výstavbu menších či větších vodních nádrží k akumulaci vody, se kterou pak v období sucha můžeme nakládat pro zajištění zásobování obyvatel pitnou vodou, pro energetiku, průmysl a pro další nezbytné účely. Většina odborníků shoduje, že bude vždy potřeba mix opatření k adaptaci na změnu klimatu.

Děkuji všem zaměstnancům státního podniku Povodí Vltavy i všem uživatelům Vltavské vodní cesty za trpělivost a houževnatost, se kterou jsme se společně letošnímu extrémnímu suchu postavili.

RNDr. Petr Kubala
generální ředitel Povodí Vltavy, státní podnik



Graf 1



Graf 2

FOTOREPORTÁŽ: Po proudu Vltavy od Kořenska po Kamýk



Vodní dílo Kořensko, které propojuje VD Orlík s nově splavněnou Horní Vltavou, bylo letos uzavřeno mimořádně brzy - již koncem června



Řeka Vltava se pod VD Kořensko vrátila do původního koryta



Celkový pohled na VD Kořensko



Zdrž VD Kořensko zadržuje vodu na stálé hladině, zatímco pod jezem je patrná nízká hladina VD Orlík



Při extrémním suchu se ze dna Orlické přehrady vynořují původní jezy a základy vodních elektráren. Na fotografii bývalý Novomlýnský jez



Pod Podolským mostem jsou hojně navštěvované z základy původního řetězového mostu



Současná rekordně nízká hladina VD ORLÍK odhaluje mnohé zatopené stavby a bunkry



Lodě které nebyly vytaženy na břeh uvázly v bahně



U Podolského mostu se řeka Vltava téměř vrátila do svého původního koryta. Teprve zde nyní začíná vzdutí Orlické hráze



Nízká hladina VD Orlík, která poklesla až o 15 metrů, dodala hradu Zvíkov na dramatičnosti. V letošním roce sucho umožnilo mimořádnou podívanou na odhalené skály na soutoku Vltavy a Otavy



Okolo hradu Zvíkov na březích řek Vltavy a Otavy i přes pokles hladiny probíhala v průběhu září ještě čilá plavební aktivita



Odhalené pláže s pařezy zatopených dávných lesů naproti zámku Orlík



Zámek Orlík naskýtá letos mimořádné pohledy na odhalené skály i písečné pláže



Lodě Orlické lodní dopravy zakotvené pod zámkem Orlík. I přes pokles hladiny zůstává osobní plavba v provozu: www.lodnidopravanaorliku.cz



Hladina VD Orlík poklesla z důvodu nadlepšování průtoků dolního toku řeky Vltavy na rekordně nízkou úroveň 334 m n. m.



Odhalené pláže u kempu Popelíky



Nízká hladina Vltavy pod VD Kamýk



Vltava v Kamýku nad Vltavou - roli Orlické přehrady převzalo VD Slapy, které nyní nadlepšuje průtoky dolní Vltavy a hladina klesá...

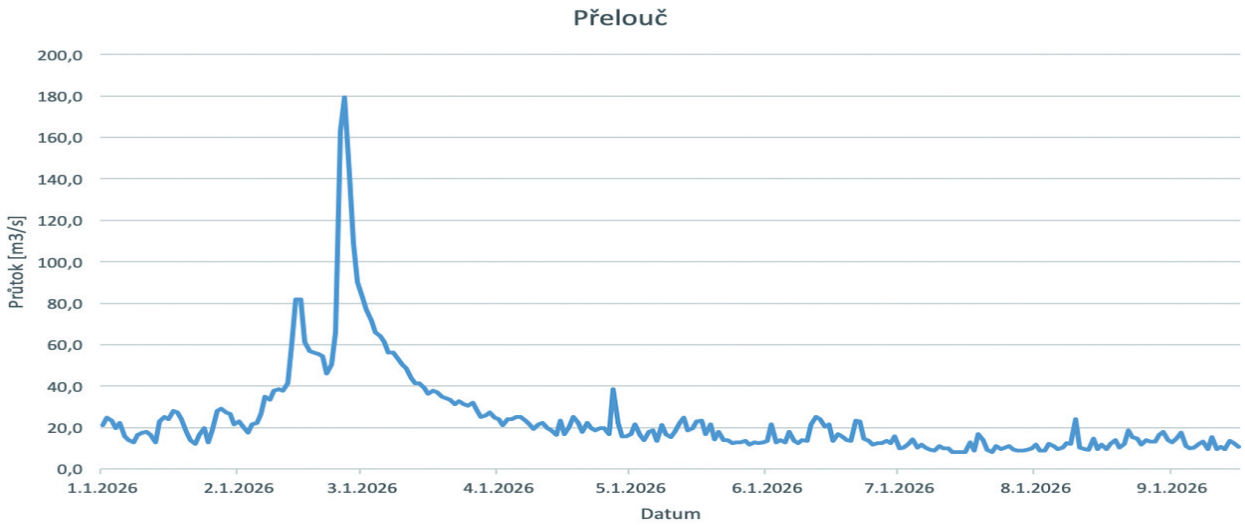
VÝVOJ SUCHA NA LABSKÉ VODNÍ CESTĚ

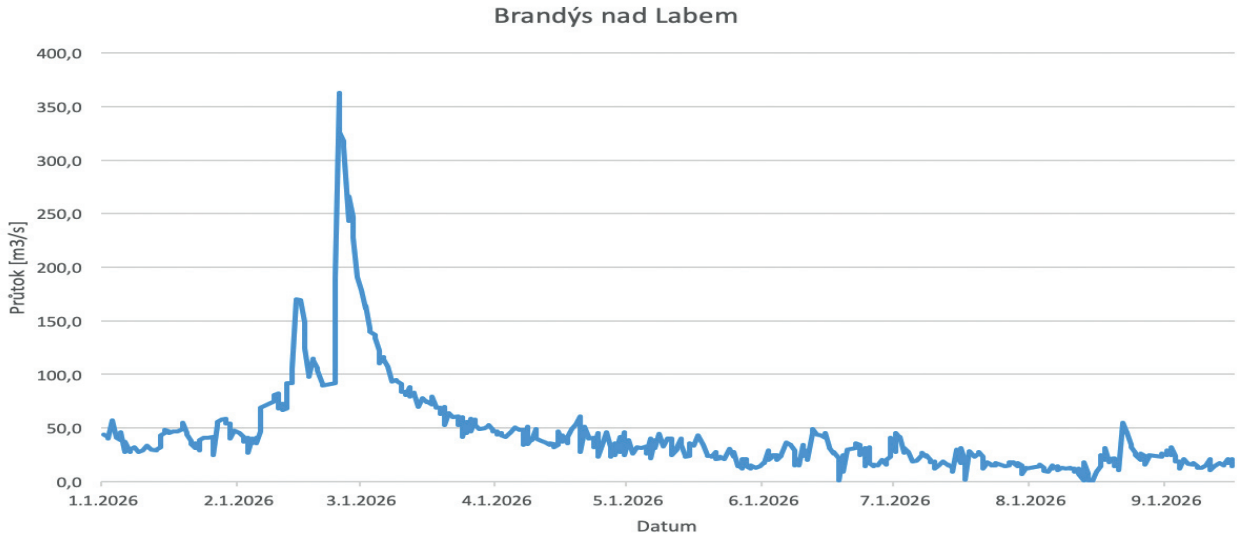
Na kanalizovaném úseku Labe (VD Střekov - Chvaletice) byly i přes mimořádně nízké průtoky v letních měsících zachovány pro plavbu standardní podmínky. Nepříznivé hydrologické podmínky tak měly vliv zejména na regulovaný úsek pod VD Střekov. Informace o zajištěném vodním stavu v profilu Labe přibližuje graf "Vodní stav v Ústí nad Labem v letech 2015 - 2016".

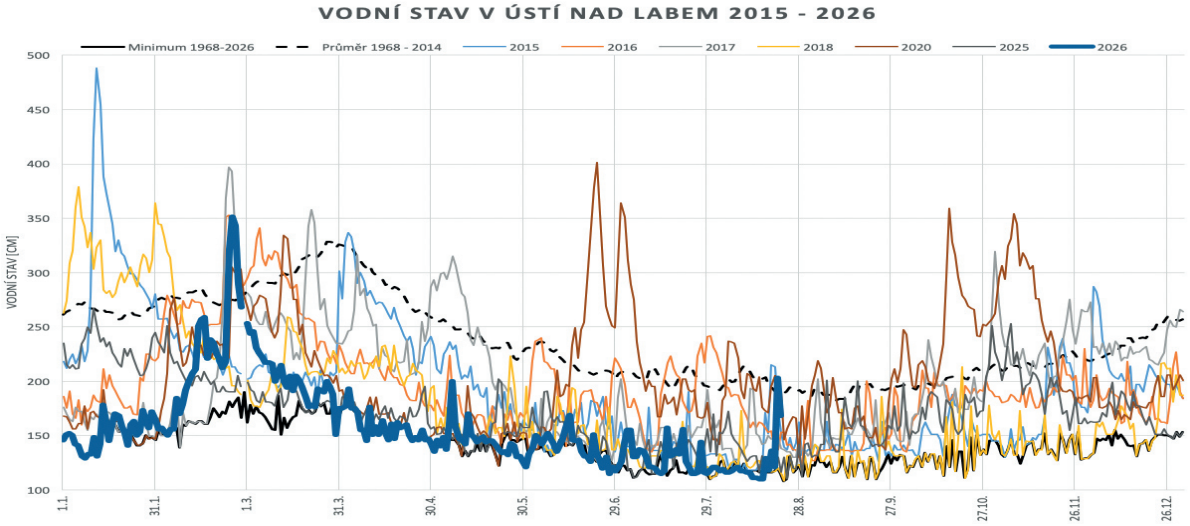
Lze konstatovat, že ve vrcholícím období sucha dotovaly přehrady Povodí Labe, státní podnik říční síť k soutoku Labe s Vltavou průtoky cca 5,5 - 6 m^3/s. Toto množství během léta kolísalo s ohledem na konkrétní situaci na toku pod přehradou. Blíže to přibližují grafy průtoků v profilech Labe – Brandýs nad Labem a Přelouč a historické porovnání vodních stavů roku 2026 s předchozími suchými roky v profilu Labe – Ústí nad Labem.

Informace o suchu lze čerpat i z našich internetových stránek, kde jsou archivovány vydané zprávy o hydrologické situaci: **Zprávy o hydrologické situaci 2026 | Povodí Labe, státní podnik**

https://www.pla.cz/planet/webportal/internet/cs/dokumenty/zpravy-o-hydrologicke-situaci-2026_20085.html







Baťův kanál v hlavní plavební sezóně a Sucho 2026

Pro návštěvníky Baťova kanálu byla letošní hlavní plavební sezóna mimořádná především díky zprovoznění nové části vodní cesty. Od května totiž bylo díky nové plavební komoře Rohatec – Sudoměřice možné plout z Otrokovic až do Hodonína. Vodní cesta se tak rozšířila o další zajímavý mezinárodní úsek a její celková délka se prodloužila na 60 kilometrů.

Pro Povodí Moravy, s.p., jako správce vodní cesty však byla letošní sezóna mimořádná především v důsledku dlouhodobě přetrvávajících mimořádně nepříznivých klimatických podmínek.

Dlouhé období vysokých teplot a nedostatku srážek se mimo jiné promítlo do plavebních podmínek. Pro bezpečný provoz na vodní cestě je totiž zcela zásadní plavební hloubka, což je rozdíl mezi úrovní vodní hladiny a dnem plavební dráhy. S klesající hladinou se plavební hloubka zmenšuje, zvyšuje se riziko kontaktu lodních motorů se dnem a zejména u plavidel osobní lodní dopravy se zvyšuje takzvaný efekt mělké vody.

Jak výrazně negativní letošní hydrologická situace byla, ukazovaly průběžné hydrologické údaje již od počátku hlavní plavební sezóny. Např. v srpnu dosahoval průtok na limnigrafu ve Strážnici přibližně deseti procent obvyklé srpnové hodnoty průtoků v řece, obdobné údaje vykazoval i limnigraf ve Spytihněvi.

Kanálové úseky Baťova kanálu jsou napojeny na řeku Moravu plavebními komorami ve Spytihněvi, Veselí nad Moravou a ve Vnorovech, jejich provoz a aktuální plavební podmínky v rejdách plavebních komor závisí na průtoku a hladině vody v řece. Obdobně je ovlivněn provoz říčních plavebních komor.

Hladina vody v řece Moravě je držena soustavou jezů a tak na první laický pohled bylo i v letošním suchém letním období vody dost. Úroveň plavební hladiny však není ovlivňována pouze průtoky, ale také povolenými odběry z řeky a manipulacemi na soukromých malých vodních elektrárnách na jednotlivých jezech. Kolísání plavební hladiny při takto nízkých průtocích tak fakticky nejde z pozice správce vodní cesty ovlivnit a je nutné jej s ohledem na bezpečnost plavby neustále monitorovat a přijímat potřebná opatření.

Ani při takto nízkých průtocích však nebyla plavba na Baťově kanále plošně zastavena. V mimořádných případech, kdy průtok řeky Moravy na limnigrafické stanici ve Spytihněvi klesl pod 5 m³/s, byl na základě opatření obecné povahy vydaného Státní plavební správou pouze upraven režim proplavování na vybraných plavebních komorách. Toto opatření mělo za cíl snížit spotřebu vody potřebné jak k jejich provozu, tak k udržení bezpečné plavební hladiny v kanálových úsecích. Úprava proplavovacího režimu se však v běžném provozu vodní cesty nijak výrazně neprojevila a návštěvníci ji během svého rozmanitého programu zpravidla ani nepocítili.



Plavba po řece Moravě do Hodonína



Baťův kanál je od letoška prodloužen až do Hodonína



Baťův kanál a přístav Petrov

V této souvislosti proto Povodí Moravy, s.p., například již v červenci požádalo Státní plavební správu o vydání informace, že při poklesu hladiny ve zdrži jezu Hodonín pod kótu 162,800 m n. m. není možné garantovat bezpečné plavební podmínky v úseku Moravy mezi říčními kilometry 101,800 až 109,490 a v navazujícím úseku Radějovky až k plavební komoře Rohatec–Sudoměřice.

Vlastní plavba v daném úseku však zastavena nebyla. Rozhodnutí, zda do úseků s negarantovanou plavební hloubkou vplují, tak zůstává na obsluze malých plavidel. Aktuální informace potřebné pro správné rozhodnutí jim sdělují pracovníci obsluhy plavebních komor.

Letošní plavební sezóna nám opět připomněla, že kromě dalších dopadů klimatické změny je i plavební provoz Baťova kanálu významně ovlivňován aktuálními hydrologickými podmínkami. Navzdory nepříznivé situaci se jej však podařilo díky průběžnému monitoringu a přijímaným opatřením ze strany Povodí Moravy, s.p., zachovat.

Věříme proto, že díky tomuto úspěšnému výsledku naší práce i nově zprovozněnému úseku do Hodonína si Baťův kanál získal nové návštěvníky a že i nadále zůstane vyhledávaným místem pro rekreační plavbu.



Baťův kanál u Strážnice



Plavební komora Kunovský les na řece Moravě

Ministerstvo dopravy připravuje podporu obnovy historických plavidel

Ing. Bc. Evžen Vydra, Ph.D. – ředitel Odboru vodní dopravy, Ministerstvo dopravy

Ministerstvo dopravy připravuje nový dotační program zaměřený na obnovu historických plavidel. Jeho cílem je přispět k zachování technického a kulturního dědictví české plavby a pomoci vlastníkům s obnovou plavidel, která mají vzhledem ke svému stáří, konstrukci, technické povaze, vzácnosti nebo historickému významu hodnotu pro další zachování budoucím generacím.

Program by měl být vyhlášen do konce října letošního roku. Celkově se předpokládá rozdělení 5 mil. Kč, přičemž maximální dotace na jednoho žadatele bude činit 1 mil. Kč. Program je nastaven tak, aby dostupné prostředky mohly být rozděleny mezi větší počet historických plavidel.

Pro koho je program určen

O podporu budou moci žádat vlastníci historických plavidel, případně subjekty, které mají právo takové plavidlo užívat a mají souhlas jeho vlastníka s obnovou.

Podpora není určena pouze podnikatelům nebo provozovatelům komerční lodní dopravy. O podporu mohou žádat také fyzické osoby nepodnikající, spolky a další neziskové subjekty, pokud je s provozem nebo využitím plavidla spojena alespoň určitá hospodářská činnost, například příležitostné placené plavby, pronájem, placené prohlídky nebo jiné služby za úplatu. Nemusí přitom jít o podnikatelskou činnost vykonávanou na základě živnostenského oprávnění.

Co bude možné z dotace financovat

Podporována bude vlastní obnova historického plavidla. Níže uvedené oblasti představují příklady.

Program bude určen pro historická plavidla vyrobená nejpozději v roce 1966. Počítá jak s plavidly určenými k dalšímu plavebnímu provozu, tak s plavidly zachovanými jako stacionární exponáty.prací, na které bude možné podporu využít; nejde o uzavřený výčet. Rozhodující bude souvislost výdaje s obnovou historického plavidla a splnění podmínek programu (Tabulka).

Běžná údržba plavidla, která nesouvisí s jeho obnovou a zachováním do budoucna, podporována nebude.

Podstatné je, že program počítá nejen s opravami prováděnými odborným dodavatelem, ale také s opravami svépomocí. V takovém případě bude možné z dotace uhradit náklady na pořízení materiálu, například hutního a spojovacího materiálu, nátěrových hmot nebo dalších komponentů potřebných pro obnovu plavidla. Vlastní práci majitele plavidla však z dotace hradit nebude možné. Možná bude také kombinace svépomocné práce a dodavatelsky provedených oprav.

Výše podpory a výběr projektů

Způsobilé výdaje budou pro účely programu zohledňovány maximálně do výše 2 mil. Kč a jeden žadatel bude moci získat nejvýše 1 mil. Kč. Konkrétní maximální podíl dotace se bude lišit podle typu žadatele.

Oblast obnovy	Příklady podporovaných prací a výdajů
Konstrukce a opláštění	např. opravy nebo výměny obšívky, žeber, nosníků a dalších konstrukčních částí
Strojní a mechanické části	např. opravy a repase motorů, parních strojů, kormidelních zařízení, pohonných hřídelí, vrtulí nebo koles
Vnitřní rozvody	např. obnova elektrických rozvodů, topení, chlazení, vodovodních a kanalizačních soustav
Interiér a exteriér	např. opravy nebo doplnění vybavení, čalounění, svítidel a dalších prvků odpovídajících charakteru plavidla
Nátěry a povrchové úpravy	např. nátěry palub, lodního tělesa a dalších částí plavidla

Tabulka – Jednotlivé modernizační úpravy

Všechny žádosti, které splní formální požadavky programu, budou hodnoceny bodově. Pokud celkový požadavek na podporu převýší objem prostředků programu, budou projekty seřazeny podle dosaženého počtu bodů a v tomto pořadí obdrží podporu až do vyčerpání celkové alokace. Nedojde tedy k proporcionálnímu krácení dotací mezi všechny žadatele pouze proto, aby se dostalo na každý projekt.

Největší váhu bude mít stáří plavidla. Dále bude hodnocena jeho předpokládaná zbývající životnost po provedení obnovy, způsob dalšího využití, podíl vlastních prostředků žadatele a další doplňková kritéria.

Vyšší podíl vlastních prostředků může žadateli přinést vyšší bodové hodnocení. Současně však znamená, že žadatel požaduje nižší podíl veřejných prostředků.

Zájemci by neměli s přípravou čekat

Předpokládáme, že program bude vyhlášen do konce října. Vzhledem k nutnosti vyhodnotit žádosti a rozhodnout o poskytnutí dotací ještě v letošním roce však bude doba pro jejich podávání poměrně krátká.

Potenciálním zájemcům proto doporučujeme sledovat informace Ministerstva dopravy a již nyní zvážit, zda mají projekt, který by mohl podmínky programu splnit. Vhodné je začít připravovat základní podklady k plavidlu, jeho technickému stavu a plánované obnově, včetně předběžného rozpočtu.

Některé administrativní doklady bude vhodné začít zajišťovat s dostatečným předstihem. Týká se to zejména dokladů souvisejících s bezdlužností vůči finančnímu úřadu, zdravotním pojišťovnám, České správě sociálního zabezpečení a celní správě.

Krátká lhůta pro podání žádostí přitom neznamená, že by ve stejné době musela být dokončena samotná obnova plavidla. Na vlastní realizaci projektu bude mít úspěšný žadatel podstatně více času.

Podrobná pravidla programu, podmínky poskytnutí podpory, způsob podání žádosti a závazné termíny budou zveřejněny při jeho vyhlášení Ministerstvem dopravy.

Smyslem programu není financovat celé rekonstrukce historických plavidel ze státního rozpočtu, ale přispět vlastníkům, spolkům a dalším zájemcům, kteří jsou připraveni vložit vlastní prostředky a často i vlastní práci do zachování historických plavidel jako živé součásti historie české plavby.

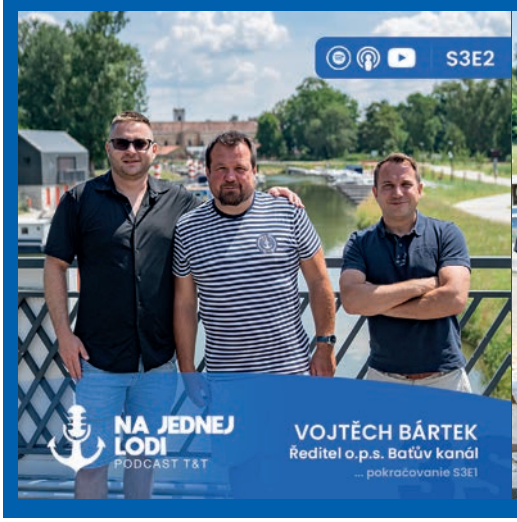


Ilustrační obrázek - Historické plavidlo při opravě, zdroj: FORTEPAN / Nagy Gyula, CC BY-SA 3.0.



3. série podcastu NA JEDNEJ LODI přináší rozhovory s těmito hosty:

- **Vojtěch Bártek - ředitel o.p.s. Baťův kanál**
- **Klára Kroupa Němcová - ředitelka Státní plavební správy**
- **Antonín Kořínek - kapitán na Baťově kanále, bývalý námořní důstojník**
- **Stanislav Hampala - kapitán a provozovatel lodní dopravy na Baťově kanále**







Plavební stupeň Děčín vstupuje do nové etapy. Výstavba by mohla začít už v roce 2029



Vizualizace plavebního stupně Děčín (řešení z předchozího procesu EIA)

Česká republika posouvá přípravu jednoho ze stěžejních dopravních projektů posledních let. Ministři dopravy, životního prostředí a zemědělství při společném jednání 29. července 2026 se svými saskými protějšky potvrdili koordinovaný postup při přípravě projektu i navazujícím přeshraničním procesu posuzování vlivů na životní prostředí (EIA). Pokud bude dokončen a získá všechna potřebná povolení, mohla by výstavba začít již v roce 2029. Plavební stupeň Děčín má zajistit dlouhodobě spolehlivou splavnost Labe při zachování vysokých standardů ochrany životního prostředí.

Plavební stupeň Děčín je součástí programového prohlášení vlády a strategickou investicí ČR s evropským významem. Řeší dlouhodobě problematický úsek Labe mezi Ústím nad Labem a státní hranicí s Německem, kde nízké průtoky pravidelně omezují vodní dopravu a omezují napojení na evropskou síť vnitrozemských vodních cest a severomořské přístavy.

„Plavební stupeň Děčín je projekt, u kterého musíme skloubit dva legitimní veřejné zájmy – rozvoj strategické dopravní infrastruktury a důslednou ochranu životního prostředí. Právě proto je zásadní úzká spolupráce všech zapojených resortů i otevřený dialog s našimi německými partnery. Tato malá varianta jezu přispěje nejen ke zlepšení plavebních podmínek, ale také k lepšímu zadržování vody v krajině a díky malé vodní elektrárně také k bezemisní výrobě energie. Celkové náklady se odhadují na šest až osm miliard korun, přičemž přibližně čtvrtina této částky je určena na opatření na ochranu přírody a kompenzaci dopadů stavby na životní prostředí,“ uvedl ministr životního prostředí Igor Červený.

Vnitrozemská vodní doprava často představuje jedinou technicky i ekonomicky vhodnou možnost přepravy těžkých strojírenských celků nebo nadrozměrných technologických zařízení na zahraničními trhy. Stabilnější splavnost tak zlepší konkurenceschopnost českých firem, podpoří rozvoj logistických řetězců a umožní spolehlivější napojení českých přístavů na evropské vodní cesty.

„Stát nesmí rezignovat na infrastrukturu jen proto, že její příprava je složitá. Naší odpovědností je hledat řešení, která obstojí po technické, právní i environmentální stránce. Přesně tak přistupujeme i k Plavebnímu stupni Děčín, tedy jako k projektu, který musí být připraven kvalitně, s respektem k přírodě a v úzké spolupráci s našimi zahraničními partnery. Jeho realizace by měla do budoucna zajistit předvídatelné podmínky splavnosti Labe v průběhu celého roku. Tím významně přispějeme k rozvoji vnitrozemské vodní dopravy v České republice, k naplňování závazků vyplývajících z mezinárodní smlouvy o Labi, ale také k tomu nejdůležitějšímu – vytvoření podmínek pro přesun nákladu ze silnic na ekologicky šetrnější druhy dopravy,“ říká ministr dopravy Ivan Bednárik.

Plavební stupeň Děčín má zajistit minimální plavební hloubku 140 centimetrů po přibližně 345 dní v průměrném roce. Zahrnuje výstavbu pohyblivého jezu, plavební komory a malé vodní elektrárny i rozsáhlá opatření na podporu vodních ekosystémů včetně rybích přechodů a revitalizace říčních biotopů.

„Součástí budou i regulační úpravy říčního koryta, které zajistí zlepšení plavebních podmínek v úseku od státní hranice až po Plavební stupeň Děčín i v úseku od konce vzdutí až k Ústí nad Labem. Na projektu se díky dlouholeté zkušenosti se správou řeky Labe a souvisejících staveb významně podílí státní podnik Povodí Labe. Pomáhá navrhovat řešení tak, aby byla stavba bezpečná, spolehlivá a ekologická. A jeho důležitá role bude trvat i po dokončení, kdy se Plavební stupeň Děčín stane jedním z objektů soustavy už provozovaných zdymadel na labské vodní cestě. Bude například dohlížet na to, aby dílo plnilo funkci dopravní i vodohospodářskou,“ řekl ministr zemědělství Martin Šebestyán.

Projekt nyní vstupuje do nové etapy přípravy. Po květnovém předběžném projednání záměru dokončuje Ředitelství vodních cest oznámení EIA, které bude Ministerstvu životního prostředí předloženo na podzim letošního roku. Následně bude zahájen zákonný proces posuzování vlivů na životní prostředí, jehož součástí bude také mezistátní posouzení se Spolkovou republikou Německo. Pokud budou navazující povolovací řízení po-





Setkání ministrů na palubě parníku Labe

kračovat podle předpokládaného harmonogramu, mohla by výstavba Plavebního stupně Děčín začít na počátku roku 2029 a do provozu by mohl být uveden v roce 2033.



Celý projekt a harmonogram česká delegace podrobně představila na společném jednání také svým saským protějškům – ministrovi pro životní prostředí a zemědělství Georgu-Ludwigu von Breitenbuchovi a Sörenu Trillenbergerovi, státnímu tajemníkovi Svobodného státu Sasko pro oblast infrastruktury a regionálního rozvoje. Obě strany potvrdily společný postup při navazujícím přeshraničním procesu EIA.

„Sasko a Česko spojuje přání zachovat a udržitelně rozvíjet přírodní prostor Labe jako významný faktor pro zásobování vodou, ochranu přírody a druhů, dopravní trasu a říční turistiku. Je třeba tyto zájmy společně se všemi zúčastněnými stranami rozumně vyvážit. Sasko se do tohoto procesu bude i nadále zapojovat partnersky a na odborné úrovni. Doufáme, že plánovaný projekt, tedy možnost zadržovat vodu v Labi nebo ji rovnoměrněji vypouštět, bude přínosem i pro Sasko. Navrhovaná kompenzační opatření pro přírodu jsou velmi vyvážená a dobře promyšlená a jsme přesvědčeni, že přispějí také k dalšímu rozvoji dobrých přeshraničních vztahů,“ uvedl saský ministr životního prostředí a zemědělství Georg-Ludwig von Breitenbuch.

Zdroj: Ministerstvo životního prostředí, 29. 7. 2026



Tisková konference českých a saských ministrů na místě plánovaného plavebního stupně Děčín

Aktuality Ředitelství vodních cest ČR

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

První výsledky nového posouzení vlivů na životní prostředí EIA pro plavební stupeň Přelouč II

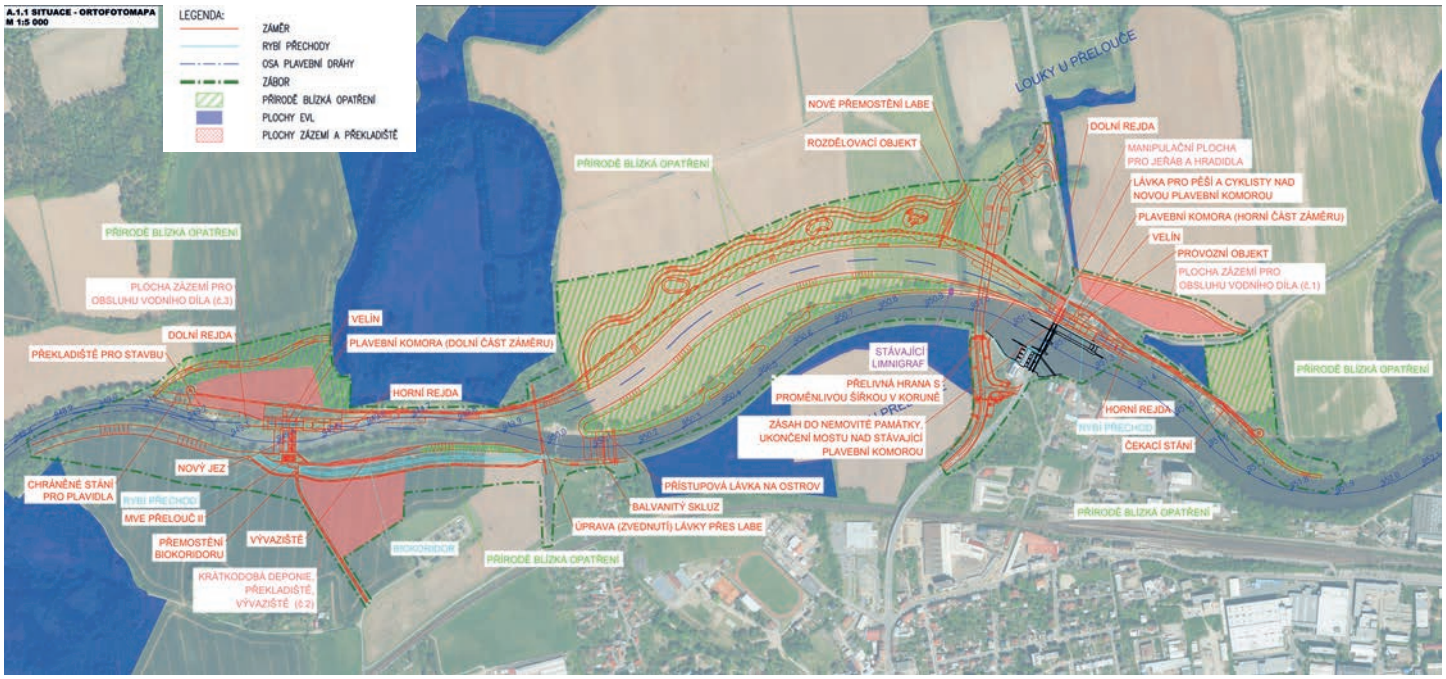
Po dokončení přípravných prací Ředitelství vodních cest ČR předložilo Ministerstvu životního prostředí ke zveřejnění tzv. Oznámení záměru „Stupeň Přelouč II“, představující první stupeň procesu posouzení vlivů na životní prostředí EIA. Veřejnost bude mít příležitost se vyjádřit k hodnocení inovovaného řešení plavebního stupně, navrženého s maximálním respektem k ochraně přírody labské krajiny, který je nejdůležitější stavbou projektu splavnění Labe do Pardubic.

„Labská vodní cesta má historicky dvě strategická úzká hrdla, přičemž nedokončené splavnění do Pardubic je jedním z nich. Právě chystaný plavební stupeň u Přelouče představuje klíčovou stavbou, která umožní tento dlouhodobý dluh napravit. Příprava projektu byla v minulosti opakovaně komplikovaná a nepodařilo se získat potřebná povolení. Dnes ale představujeme nové posouzení vlivů na životní prostředí EIA, které vychází z řešení hledajícího skutečnou rovnováhu mezi rozvojem dopravní infrastruktury a ochranou přírody,“ říká ministr dopravy Ivan Bednárik.

Účelem projektu „Splavnění Labe do Pardubic“ je prodloužit Labskou vodní cestu a propojit dnes izolovaný úsek Přelouč–Kunětice s krajským městem Pardubice, čímž se prodlouží Labská vodní cesty o 23 km. Hlavní přínos splavnění této části Labe spočívá v rozšíření možností nákladní dopravy, a plnohodnotné integrace Pardubického kraje do systému vodních cest v ČR. Řeka Labe je v současné době na území ČR splavná až nad přístav Chvaletice k tzv. Labským hrčákům, které se nachází těsně pod Přeloučí. Navazující úsek řeky Labe, v délce cca 3 km až nad jez Přelouč, je nesplavný. Stavba s názvem „Stupeň Přelouč II“ zajistí překonání nesplavného úseku řeky Labe, který je konkrétně vymezen mezi ř. km 949,10 v konci vzdutí jezu Týnec nad Labem a nadjezím stávajícího zdymadla Přelouč v ř. km 952,40. Část stavby se nachází v evropsky významné lokalitě Louky u Přelouče, což poměrně výrazně komplikuje řešení stavby.

„Inovovaná koncepce komplexního splavnění Labe do Pardubic byla v roce 2025 vyhodnocena strategickým posouzením vlivů na životní prostředí SEA jako přijatelná. Věřím, že nynější proces podrobného posuzování vlivů na životní prostředí stupně Přelouč jako nejvýznamnější stavby celého splavnění bude ukončen vydáním kladného stanoviska EIA a budeme moci zahájit další fázi přípravy, resp. povolení záměru,“ uvedl ředitel ŘVC ČR Lubomír Fojtů. *„Zahájení realizace stavby „Stupeň Přelouč II“ se plánuje na rok 2031. Jsem přesvědčen, že po jeho zprovoznění dojde k nárůstu objemu přepravy zboží, i těžkých a nadrozměrných nákladů po Labi, a výrazně se tak sníží zatížení v silniční dopravě,“* dodal.

Ve fázi přípravy záměru byl kladen důraz na minimalizaci zásahů do nejcennějších složek území. Volbou nyní sledované varianty trasy se zásadně omezil zábor cenných modráskových luk v nivě Labe. Zároveň ani nedojde k ovlivnění zvláště chráněných území, přírodního parku nebo památných stromů. Záměrem ale přirozeně dojde k trvalému záboru zemědělské půdy v pásu polí podél Labe a k ovlivnění nadregionálního biokoridoru řeky a na něj vázané fauny a flóry. Mírně negativní vliv stavby se tak konstatuje u některých zvláště chráněných druhů živočichů, vázaných na vodní tok a nivní prostředí, a to zejména u ryb, vybraných druhů obojživelníků, ptáků a savců. U těchto druhů se jedná o lokální zásah do jejich biotopu nebo o změnu jeho struktury. Vybudování nového nízkého jezu povede k přeměně dnes proudného úseku Labe na úsek vzdutý, ale zároveň na většině dotčeného území bude znamenat pozitivní zvýšení hladiny podzemní vody v nivě. Negativní dopady stavby budou dále sníženy aplikací navržených zmírňujících a kompenzačních



Vizualizace plavebního stupně Děčín (řešení z předchozího procesu EIA)

opatření, a zohledněním výsledků dlouhodobého monitoringu. Ve střednědobém až dlouhodobém časovém horizontu se předpokládá pozitivní efekt přírodě blízkých opatření, která mohou zvýšit rozlohu cenných mokřadních a litorálních biotopů.

Zajištění obou fází procesu EIA, tedy posuzování vlivů na životní prostředí, má na starosti Ministerstvo životního prostředí. To nejprve vydá závěr zjišťovacího řízení a následně posoudí dokumentaci EIA a vydá závazné stanovisko.

„Záměr splavnění Labe do Pardubic posuzujeme v souvislosti s dalším připravovaným projektem ŘVC ČR – splavněním Labe z Ústí nad Labem ke státní hranici. Vodní doprava může převzít významnou část nákladní přepravy, včetně nadrozměrných nákladů, což přispěje ke snížení hluku i emisí. Oznámení EIA zveřejníme v nejbližších dnech v Informačním systému EIA a také rozešleme dotčeným obcím, úřadům a veřejnosti k vyjádření. Výsledkem bude závěr zjišťovacího řízení, který stanoví obsah dokumentace EIA. Celý proces povedeme co nejefektivněji při dodržení všech zákonných požadavků a s důrazem na ochranu životního prostředí i veřejného zdraví,“ uvedl ministr životního prostředí Igor Červený.

„Oznámení záměru bylo vypracováno podle zákona o posuzování vlivů na životní prostředí. V rámci oznámení záměru byly identifikovány pozitivní i negativní vlivy na životní prostředí. Nejvýznamnější vlivy lze očekávat u složek, které budou záměrem přímo dotčeny, jako jsou voda, půda nebo biologická rozmanitost,“ uvedla Jitka Kaslová ze společnosti Integra Consulting s.r.o., která je součástí konsorcia „Společnost EIA Přelouč“ jako zhotovitele dokumentace posouzení EIA.

„Oznámení záměru je veřejným dokumentem, ke kterému se může kdokoliv vyjádřit. Všechny relevantní připomínky budou následně zohledněny v dokumentaci EIA, která by měla být předložena na MŽP po novém roce. V dokumentaci budou všechny vlivy podrobně vyhodnoceny a zároveň budou navržena opatření k jejich minimalizaci vlivů. Následně bude uspořádáno veřejné projednání, kde budou představeny hlavní výstupy hodnocení vlivů tohoto záměru na životní prostředí a veřejné zdraví,“ dodala.

Samotná stavba se sestává z následujících objektů:

- **Nový plavební stupeň v dolní části záměru, tvořený:**
  - novým **pohyblivým jezem** o třech polích hrazený dutými klapkami,
  - **malou vodní elektrárnou (MVE)** situovanou na levém břehu Labe u nového jezu, se dvěma Kaplanovými turbínami,
  - **plavební komorou** na pravém břehu řeky Labe, vedle nově vybudovaného jezu, užitné rozměry 115 x 12,5 m,
  - **rybím přechodem** při levém břehu řeky Labe v místě mezi nově budovaným jezem a MVE.
- U stávajícího jezu (z roku 1926) **v horní části záměru** vzniknou:
  - **plavební komora** na pravém břehu řeky Labe, vedle stávajícího Stupně Přelouč, užitné rozměry 115 x 12,5 m,
  - dva **rybí přechody** u plavební komory a MVE v horní části záměru.
- Nový **plavební kanál** vedle stávajícího koryta Labe oddělený nově vzniklým ostrovem.
- Zatopený **balvanitý skluz** umožňující plynulé napojení stávajícího koryta a nového plavebního kanálu.
- V nátokových objektech stávající a plánované MVE budou instalovány prvky poproudové **ochrany ryb**, např. elektronické zábrany.
- Po obou březích nové trasy plavební dráhy navržená **přírodě blízká opatření**, např. rozvolnění koryta s ochranou před vlnobitím, vegetační opevnění, založení lučních porostů, trvale zatopené pláže nebo poříční tůně, které podpoří lokální biodiverzitu.
- V rámci nové komunikace navržené **dva inundační mosty pro migraci** všech **terestrických živočichů**.
- Součástí stavby bude **nový most přes Labe**, neboť současné přemostění již nebude sloužit pro automobilovou silniční dopravu, ale bude zřízena **lávka pro pěší a cyklisty přes plavební komoru**.
- V prostoru Slavíkových ostrovů bude upravena stávající pěší lávka mostu, a doplněn most pro přístup techniky údržby na nově vzniklý ostrov.
- V blízkosti nových plavebních komor navržena plocha pro vybudování **zázemí pro obsluhu vodního díla**.





Prezentace záměru Plavební stupeň Přelouč II na lodi v Pardubicích



V Pardubicích v současnosti vzniká ochranné stání u plavební komory

S touto stavbou přímo či nepřímo souvisí další investice do rozvoje infrastruktury vodních cest v Pardubickém kraji a ve městě Pardubice. Již dnes probíhají práce na ochranném stání plavidel v dolní rejdě plavební komory Pardubice. Tím se zaručí bezpečné vyvázání plavidel při přerušení plavby, zvýšených vodních stavech, ale i při standardním čekání na proplavení plavební komorou. 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.

Na stavbě se v červenci 2026 montovaly ocelové dalby do připravených velkoprůměrových pilot, které nahradí původní nízké dalby. Usazování těchto masivních ocelových prvků probíhá z pracovní plošiny za asistence dvou jeřábů, které zajišťují přesnou a bezpečnou manipulaci na místě. Ihned po usazení ocelových daleb se začalo pracovat na jejich upevnění.

Dalším krokem bude vybetonování celé konstrukce přímo do pilotového základu, čímž se celé kotvení definitivně dokončí. Poté už stavbaře čekají jen finální úpravy, jako jsou opravy nátěrů a kompletní odstranění dočasné pracovní plošiny.

Veškeré stavební práce jsou plánovány tak, aby byly dokončeny nejpozději do září 2026. Krátkodobě může v průběhu stavebních prací docházet k omezení pohybu cyklistů a pěších v bezprostřední blízkosti staveniště a ke zvýšenému pohybu stavební techniky. Plavební provoz není omezován a probíhá v souladu s vydanými stanovisky bez jakýchkoli zásahů do jeho plynulosti. Nedochází k žádnému omezení ani narušení plavby.

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. Stavební náklady dosahují výše 48,2 mil. Kč bez DPH.

Ředitelství vodních cest ČR otevřelo modernizované přístaviště v Napajedlích

Baťův kanál obohatila v letošní plavební sezoně další novinka. Ředitelství vodních cest ČR dokončilo rozšíření veřejného přístaviště v Napajedlích, a slavnostně je 10. července otevřelo veřejnosti. Po třech měsících stavebních prací přístaviště nabízí více míst pro přistávání rekreačních plavidel i komfortnější zázemí pro jejich posádky.

„Napajedla patří mezi nejvyhledávanější zastávky na severní části Baťova kanálu a zájem o přístaviště každoročně roste. Původní přístaviště z roku 2009, unikátní svou polohou v bezprostřední blízkosti centra města, už kapacitně přestávalo vyhovovat, proto jsme jej zvětšili na téměř dvojnásobnou délku. Díky modernizaci nyní nabízí více míst pro vyvázání rekreačních plavidel a pohodlnější zázemí pro návštěvníky, kteří sem po vodě připlouvají za poznáváním města i okolí," říká Lubomír Fojtů, ředitel Ředitelství vodních cest ČR.

„Rozšíření přístaviště je pro Napajedla velmi významné. Baťův kanál je důležitou součástí turistického ruchu v našem městě a kvalitní zázemí pro návštěvníky připlouvající po vodě pomáhá rozvoji místních služeb i podnikání. Věřím, že nové přístaviště bude návštěvníkům dobře sloužit, a ještě více zatraktivní Napajedla jako cíl jejich plaveb," těší se Robert Podlas, starosta města Napajedla.

„Stavba ve své druhé části probíhala už za provozu Baťova kanálu, proto bylo nutné pečlivě koordinovat jednotlivé práce tak, aby byly dokončeny včas a v požadované kvalitě. Výsledkem je moderní přístaviště s novými přístavními hranami, sedacími stupni i bezpečnými vyvazovacími prvky, které bude sloužit návštěvníkům po mnoho dalších let," popisuje Jaromír Zajíček, ředitel divize mosty, inženýrské konstrukce společnosti Inženýrské a dopravní stavby Olomouc, a.s., zhotovitele stavby.

Modernizace navázala na původní přístaviště vybudované v roce 2009. Jeho celková délka se prodloužila z 45 na 85 metrů, čímž se výrazně zvýšila kapacita pro rekreační plavidla. Součástí stavby je prodloužení mola na obou stranách původního přístaviště, charakteristické sedací stupně s nápisem NAPAJEDLA, nové přístupové schodiště, prohloubení plavební dráhy, i nové vyvazovací prvky pro bezpečné stání lodí. V prostoru nové přístavní hrany byla také provedena úprava dna koryta pro zajištění minimální plavební hloubky 1,5 m a provedeno zpevnění dna lomovým kamenem.

Zhotovitelem stavby byla společnost IDS – Inženýrské a dopravní stavby Olomouc a.s. Náklady ve výši téměř 21 mil. Kč





Otevření rozšířeného přístaviště Napajedla

Další krok k moderní Vltavě: u plavební komory Miřejovice jsou zprovozněna nová čekací stání pro malá rekreační plavidla

U plavební komory Miřejovice na Vltavě byla na začátku léta úspěšně dokončena výstavba nových čekacích stání pro malá rekreační plavidla. Stání jsou nyní plně v provozu jak v horní, tak v dolní rejdě, a výrazně zvyšují bezpečnost i komfort lodí čekajících na proplavení plavební komorou v tomto důležitém úseku vodní cesty před soutokem Vltavy s Labem. Pokračuje se tak v systematickém vybavování všech zdymadel na Vltavě zázemím pro rekreační plavbu.

Dosud zde možnost bezpečného vyvázání pro malá plavidla chyběla. Nově vybudovaná stání tak představují důležité zlepšení podmínek pro rekreační plavbu a doplňují infrastrukturu na

jednom z posledních zdymadel na Vltavě, dosud nevybavených pro pohodlné vyčkávání malých plavidel.

„Dokončení a uvedení do provozu čekacích stání v Miřejovicích je pro nás dalším milníkem. Díky tomuto projektu mají dnes malá plavidla k dispozici bezpečné zázemí při čekání na proplavení už prakticky na všech plavebních komorách na Vltavě. Nová stání jsou oddělena od stání užívaných velkými nákladními loděmi, zásobujícími metropoli stavebním materiálem. Je to důležitý krok ke zvýšení komfortu i plynulosti rekreační plavby při víceúčelové funkci mezinárodní vodní cesty,“ říká Lubomír Fojtů, ředitel Ředitelství vodních cest ČR. *„Dlouhodobě se snažíme systematicky odstraňovat slabá místa infrastruktury, a Miřejovice byly jedním z nich. O to větší radost máme, že se podařilo projekt úspěšně dokončit a uvést do provozu,“* doplňuje.

Čekací stání v horní vodě je umístěno u levobřežní hráze ostrůvku mezi plavebním kanálem a korytem Vltavy, zatímco v dolní vodě vzniklo na levém břehu poblíž opěrné zdi. Obě stání tvoří řada devíti ocelových daleb s úvaznými prvky, které umožňují bezpečné a pohodlné vyvázání plavidel. Dalby jsou propojeny ocelovou lávkou o délce 20 metrů se zábradlím.

Přístup na lávky je zajištěn výhradně z vody pomocí žebříků, což jasně vymezuje jejich účel a přispívá k bezpečnosti provozu. Stání nejsou určena pro nástup ani výstup osob na břeh. Součástí vybavení je rovněž plavební značení a napojení na komunikační systém velínu plavební komory. Ocelové konstrukce byly opatřeny protikorozní ochranou s dlouhou životností, což zajistí jejich spolehlivé fungování i v náročných podmínkách vodní cesty.

„Stavbu se podařilo realizovat efektivně a s minimálním dopadem na okolí. Většina prací probíhala přímo z vody, což umožnilo zachovat plynulý provoz jak na řece, tak v jejím okolí. Výsledkem je kvalitní a odolné řešení připravené na dlouhodobý provoz,“ uvádí Daniel Boďa, vedoucí projektu společnosti Metrostav CZ s.r.o.

Celkové stavební náklady dosáhly 34,5 milionu Kč bez DPH, a projekt byl financován Státním fondem dopravní infrastruktury. Generálním dodavatelem stavby byla společnost Metrostav CZ s.r.o.





Nové čekací stání v horní a dolní vodě plavební komory Miřejovice

Nové čekací stání pro malá plavidla nad plavební komorou Štěchovice je v provozu

Ředitelství vodních cest ČR uvedlo koncem července do provozu nové čekací stání pro malá plavidla v horní vodě plavební komory Štěchovice. Rekreační plavidla tak získávají bezpečné místo pro vyčkávání na proplavení jednou z nejvyšších plavebních komor v České republice. Na dolním čekacím stání stavební práce ještě pokračují a vodním turistům tak začne sloučit až s počátkem plavební sezóny v příštím roce.

„Nové horní čekací stání představuje významné zvýšení bezpečnosti i komfortu rekreační plavby. Jsem rád, že se podařilo jej zprovoznit plavcům ještě během letošních letních prázdnin. Posádky už nebudou muset při čekání na proplavení manévrovat v omezeném prostoru před plavební komorou, ale budou mít k dispozici moderní a bezpečné vyvazovací místo,“ uvádí Lubomír Fojtů, ředitel Ředitelství vodních cest ČR.

Horní čekací stání tvoří plovoucí molo rozdělené do tří desetimetrových sekcí, které se díky kloubovému upevnění automaticky přizpůsobují aktuální hladině v nádrži. Konstrukce je vybavena bezpečnostním zábradlím, odraznými prvky a pochozí plochou z ocelového pororoštu. Díky svému řešení je molo provozuschopné při všech vodních stavech, kdy je plavba povolena. V případě mimořádných situací, například při extrémních povodních, lze všechny tři sekce mola odpojit od kotevního systému a odvézt mimo ohrožený prostor.

Odlišná je situace u dolního čekacího stání, které bude tvořit nová železobetonová stěna s kamenným obkladem. Zatímco výstavba horního plovoucího mola probíhala převážně montážním způsobem, realizace dolního stání vyžaduje náročné zakládání stavební konstrukce přímo ve vodě. Při budování stavební jímky se zde stavbaři setkali s nečekanými geologickými podmínkami souvisejícími se skalním podložím, které si vyžádaly úpravu technologického postupu a prodloužení výstavby.

„Geologické podmínky ve Štěchovicích jsou mimořádně náročné. Při zakládání železobetonové stěny bylo nutné řešit komplikace spojené se skalním podložím a vytvořením stavební jímky. Přestože tyto práce znamenají časový posun, jsou ne-





Nové čekací stání v horní vodě plavební komory Štěchovice

zbytné pro bezpečné a kvalitní provedení celé stavby,“ vysvětlil Martin Blažek, stavbyvedoucí společnosti STRABAG Water, s.r.o., která stavbu realizuje.

Dokončení dolního čekacího stání je plánováno na únor příštího roku. Poté budou mít rekreační plavidla možnost bezpečně vyčkávat na proplavení z obou stran štěchovické plavební komory. Zejména v dolní vodě, kde proud vody z vyprazdňované komory výrazně ztěžuje udržení plavidla na místě, přinese nové stání zásadní zvýšení bezpečnosti a komfortu.

Plavební komora Štěchovice, dokončená v roce 1944, překonává spád 20 metrů. Evropským unikátem jsou její dolní a střední vzpěrná vrata o výšce 24 m, což je u tohoto typu konstrukce zcela ojedinělá a mimořádná výška. Každoročně jí propluje přibližně 1 200 sportovních plavidel. Projekt nových čekacích stání je součástí dlouhodobého rozvoje infrastruktury pro rekreační plavbu na českých vodních cestách a přispívá ke zvýšení bezpečnosti i plynulosti plavebního provozu.

Stavba je financována ze Státního fondu dopravní infrastruktury.

Na Vltavě začalo pražským lodím sloužit nové servisní plavidlo. Jeho provoz odstartoval slavnostní křest

30. července se po 28 letech uskutečnilo střídání generací servisního plavidla, zásobujícího lodě v centru Prahy pohonnými hmotami, a odebírajícího odpadní vody k ekologické likvidaci. Ministr dopravy Ivan Bednárik a další hosté pokřtili zbrusu nový servisní tanker RVC PRAHA, který nahrazuje dosavadní servisní plavidlo. Novinkou je zásobování malých rekreačních plavidel benzínem a naftou a další ekologické služby. Vlastní servisní loď je plná moderních šetrných technologií podle nejpřísnějších lodních předpisů a jako první s inovativním plug-in hybridním pohonem.

Službu pro veřejnost zahájil tradiční obřad křtu s nástupem posádky, korunovaný rozbitím láhve českého sektu o příď nové servisní lodě RVC PRAHA, která nahrazuje dosavadní plavidlo používané pro servisní služby v centru města. Základnou je přístaviště u nábřeží Edvarda Beneše, ale do budoucna bude služby poskytovat i v jiných částech města. Jejím provozovatelem bude i nadále Ředitelství vodních cest ČR.

„Nová loď přináší moderní technologie, větší kapacitu a ekologicky šetrný pohon, čímž výrazně zlepší zásobování a servis osobních i menších plavidel přímo v pražských vodách. Díky inovativní hybridní technologii a připravenosti na budoucí využití obnovitelných paliv představuje důležitý krok směrem k udržitelnější a bezpečnější vodní dopravě v metropoli,“ uvedl Ivan Bednárik, ministr dopravy. „Nedílnou součástí infrastruktury vodních cest je i poskytování zázemí všem uživatelům dopravní cesty a tato loď zajistí jeho dostupnost na úrovni 21. století,“ dodal.

Původní servisní plavidlo, sestávající z tlačného člunu a remorkéru, bylo v provozu od roku 1998 a již nevyhovovalo současným technickým ani bezpečnostním požadavkům. Plavidla, postavená v 80. letech, byla původně určena pro běžné sypké náklady, a po mnoha letech služby vyžadují zásadní obnovu. Kvůli přísným požadavkům pro servisní lodě, přepravující nebezpečné náklady, nebylo možné původní konstrukci modernizovat, a proto byla postavena zcela nová loď.

„Nová motorová tanková loď typu N byla postavena přímo na potřeby hlavního města podle pravidel mezinárodně uznané klasifikační organizace Lloyd’s Register a evropských předpisů ESTRIN v loděnici Aalst a Wemeldinge v Nizozemsku. Jedná se o první novou loď podle soudobých bezpečnostních předpisů pod českou vlajkou. Ředitelství vodních cest ČR tak bude i nadále bezpečně zásobovat lodě přímo v centru Prahy. Již během uplynulých několika dnů zkušebního provozu jsme zaznamenali první klienty z řad rekreačních plavidel, kteří ocenili dostupnost pohodlného zásobování pohonnými hmotami přímo na vodách řeky Vltavy. Věřím, že nová loď přispěje jak svými službami, tak i inovativním pohonem k šetrnosti vodní dopravy v metropoli,“ doplnil Lubomír Fojtů, ředitel Ředitelství vodních cest ČR.

Loď s délkou 35 metrů, šířkou 9 metrů, maximálním ponorem 1,75 metru a nosností 258 tun přináší přibližně o polovinu větší kapacitu než dosud. Využívá šetrný, nízkoemisní pohon s naftovým motorem Stage V doplněný plug-in hybridní technologií s akumulátory, umožňující provoz i čistě na elektrickou energii. Plavidlo je připraveno na budoucí poskytování inovativních obnovitelných paliv s nízkou uhlíkovou stopou, jako je například HVO (Hydrotreated Vegetable Oil, v překladu „hydrogenovaný rostlinný olej”).

Trup tankeru s dvojitými boky a dnem zahrnuje oddělené nádrže na naftu pro osobní lodě i malá plavidla, benzín, AdBlue, pitnou vodu, použité oleje i odpadní vody, které jsou vybaveny speciálními sběrnými systémy v souladu s přísnými ekologickými standardy. Plavidlo disponuje robustním pohonem s dieselovým agregátem o výkonu 318 kW s elektrickým přenosem výkonu, a vzduchem chlazenými akumulátory s kapacitou 260 kWh, pokrývající spotřebu při plavbě na elektrickou energii po dobu dvou hodin. Dvojice azimutálních pohonných jednotek Veth s otočnou vrtulí 360° v Kortově dýze poháněných elektromotory, každý o výkonu 170 kW, spolu s příďovým dokormidlovacím zařízením, zajišťují vynikající manévrovatelnost. V kormidelně má vůdce plavidla plně digitální můstek s elektronickým ovládáním a moderními navigačními přístroji.

Dodavatelem plavidla, který uspěl v mezinárodním zadávacím řízení, je společnost Zeeland Maritime Services B.V. z Nizozemska, která má zkušenosti s kompletní stavbou moderních tankerů. Do řešení pohonů i elektrického zařízení byly zapojeny i další firmy z Nizozemska, které jsou evropskými špičkami v oboru. Stavba probíhala od dubna 2024 a v listopadu 2025 loď absolvovala v Nizozemsku zkušební plavbu.

Stavba lodě byla financována ze Státního fondu dopravní infrastruktury a náklady dosáhly 110 mil. Kč.





Křest nového servisního plavidla RVC PRAHA



Nová servisní loď poskytuje služby osobním, nákladním i rekreačním lodím



Pohled na původní servisní loď a novou servisní loď (v pozadí) pro obsluhu Prahy

Přístaviště Hodonín je novým cílovým bodem Baťova kanálu

Letošní rok byl první plavební sezónou, kdy bylo možné plout z Baťova kanálu až do města Hodonín. Vodní turisté tak mohli poprvé připlout a zakotvit přímo v Hodoníně, a to v novém přístavišti realizovaném sdružením zhotovitelů SWIETELSKY stavební a Labská, strojní a stavební společnost, v letech 2025-2026.

Impulsem k realizaci projektu Ředitelství vodních cest ČR pro zvýšení nedostatečné přístavní kapacity původního veřejného přístaviště v Hodoníně bylo dokončení plavební komory Rohatec-Sudoměřice, která napojila město Hodonín na celý Baťův kanál. Výstavbou nového přístaviště, jehož hlavní stavbou je pevné molo o užitné délce 47 metrů se čtyřmi připojenými plovoucími výložníky pro 8 malých plavidel, se zvýšila kapacita původního přístaviště z roku 2008 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 je nově vybaveno také břehovými přípojkami elektrické energie pro plavidla, které jsou ovládané systémem Přístavní karty, tedy stejně jako na jiných přístavištích Baťova kanálu.

„Realizace přístaviště Hodonín byla naším druhým projektem výstavby infrastruktury vodní turistiky na Baťově kanále. Stavba probíhala bez problémů, ale s o to větším zájmem veřejnosti, která se již těšila na nový veřejný prostor a nové moderní řešení přístavní infrastruktury, které slouží jak plavbě, tak místním občanům i turistům,“ řekl Stanislav Bohůn, stavbyvedoucí společnosti SWIETELSKY stavební s.r.o.



Celkový pohled na nové přístaviště Hodonín v době slavnostního otevření 1. května 2026





Zakotvení flotily při slavnostním otevření přístaviště Hodonín 1. května 2026

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.

Účel projektu
- Řešení vyčerpané kapacity veřejné přístavní infrastruktury.
- Zvýšení atraktivity města Hodonín pro plavbu a cestovní ruch.

Popis projektu:

Přístavní hranu tvoří svislá stěna z beraněných ocelových štětovnic délky 6,5 m. Stěna je vedena podél břehu v délce 47 metrů + cca 3 metry zavázání na každou stranu, aby mohl být užitný úsek mola pro plavbu ukončen kamenným záhozem. Levá i pravá strana hrany pokračuje železobetonovým trámcem nad štětovnicemi v délce cca 3 metrů do nábřežní hrany. Také koruna štětovnic bude převázána železobetonovým trámcem, jenž je propojen v jeden celek s železobetonovou pochozí deskou.

K vyvázání plavidel slouží čtyři sklopné plovoucí výložníky (plovoucí mola), které jsou čelní stranou kotveny do nově vybudované nábřežní hrany. Výložníky jsou upevněny ke konstrukci mola tak, že se v případě potřeby dají sklopit směrem po proudu a zajistit. Světlá kolmá vzdálenost mezi výložníky je 9,0 m. Pochozí plocha výložníku tvoří prkna z masivního tropického dřeva. Na prvním a posledním výložníku je umístěno poziční osvětlení konce výložníku. Výložníky mají ochranu proti spláví. Ocelová konstrukce o délce 1,9 metru opticky odděluje začátek stání přístaviště od okolí.

Vyvazovací prvky: celkem 6 kusů křížových pacholat na nábřežní hraně a 8 úvazných prvků typu rohatinka na výložnících.

Na nábřežní hranu navazují trojstupňové terasy sloužící nejen ke zpevnění břehu, ale i k sezení. Středem teras vede schodiště spojující nábřežní hranu, jednotlivé úrovně teras a korunu hráze s cyklostezkou. Povrch tvoří pochozí plocha a tzv. opěrky – betonové bloky.

Přístaviště osvětlují světla, umístěná ve schodišťových stupních schodiště, které prochází terasou. Jedná se o osvětlení se světelným zdrojem LED. Schodiště tvoří betonové prefabrikáty, a je navrženo v první a ve třetí úrovni terasy.

V prostoru přístaviště před nábřežní hranou byla provedena prohrábka dna k zajištění minimální plavební hloubky 1,5 m. Dosavadní betonové opevnění břehu bylo rozrušeno a vytěženo, část byla rozhrnuta v korytě jako opevnění záhozem. Součástí jsou zavazovací kužely z těžkého kamenného záhozu, opevňující vzniklou plochu mezi prohrábkou dna a původní úrovní dna před a za nábřežní hranou.

V rámci stavby byl upraven úsek bermy mezi původní a novou nábřežní hranou. Úprava sjednotila šířku bermy a její výškové řešení v celém mezilehlém prostoru mezi přístavními hranami. V místě se rovněž nachází přístupové schodiště klubu. To bylo doplněno jedním schodišťovým ramenem. Komplexní úpravy umožnily využití daného prostoru dle potřeb veslařů a zároveň rozšířily možnosti rekreační plavby ve městě Hodonín.

Parametry projektu
- pevné molo přístaviště užitné délky 47 m, 4 plovoucí výložníky
- vyvazovací prvky: 6 křížových pacholat na nábřeží; 8 rohatinek na každém výložníku
- nová terasa a pobytové schodiště
- úprava bermy a schodiště veslařského klubu



Práce na zarážení štětovnic pokračovaly i v silných mrazech kolem -15 °C



Betonáž železobetonové pochozí desky přístaviště



Svařovací práce na nábřežní hraně probíhaly z vody



Letošní extrémní sucho potrápilo také Jižní Moravu, přesto přístaviště Hodonín pro vodní turisty při zvýšené opatrnosti v provozu celou sezónu

Tři stavby v jednom: rekonstrukce jezu, malá vodní elektrárna a rybí přechod v Rajhradě

Ing. Lubomír Mik – vedoucí projektu a **Ing. Jana Kučerová** – stavbyvedoucí

Rozsáhlá modernizace historického jezu v Rajhradě na řece Svratce patří mezi nejvýznamnější současné vodohospodářské projekty na jižní Moravě. Sdružení firem Metrostav CZ a OHLA ŽS zde pro investora Povodí Moravy realizuje soubor staveb, který zahrnuje rekonstrukci jezu, výstavbu malé vodní elektrárny a nový rybí přechod. Jedná se o unikátní spojení technické infrastruktury, obnovitelného zdroje energie a opatření na podporu vodních ekosystémů.

Stavební práce byly zahájeny na počátku roku 2025 a od samého začátku byly ovlivněny požadavkem na zachování bezpečného provozu vodního díla. Základním předpokladem realizace bylo vybudování rozsáhlého systému stavebních jímek ze štětovnic, které umožnily provádění prací v suchém prostředí při současném zachování funkčnosti jezu. Po celou dobu výstavby totiž muselo zůstat minimálně jedno jezové pole plně manipulovatelné, aby bylo možné bezpečně převádět průtoky a zajistit provozní i povodňové funkce vodního díla.

Výstavba proto probíhala po jednotlivých etapách. V první fázi byla realizována samostatná stavební jímka pro rekonstrukci levého jezového pole, včetně sanace souvisejících železobetonových konstrukcí, modernizace technologie a výměny jezové klapky. Po dokončení těchto prací a uvedení pole do provozu mohla navázat druhá etapa.

Pro druhou etapu byla vybudována společná štětovnicová jímka, která současně vytvořila pracovní prostor pro dokončení rekonstrukce druhého jezového pole, výstavbu malé vodní elektrárny i rybího přechodu. Toto řešení umožnilo efektivně propojit jednotlivé stavební objekty, optimalizovat zemní práce a minimalizovat zásahy do okolního prostředí. Současně však vyžadovalo velmi přesnou koordinaci stavebních, technologických i montážních činností, protože v omezeném prostoru probíhaly souběžně práce na několika navazujících objektech.

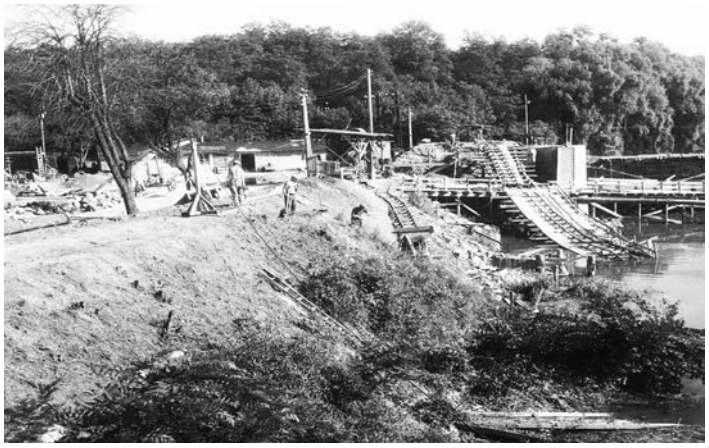
Významným milníkem celé realizace bylo osazení druhé jezové klapky. Ocelová konstrukce o délce 17,3 metru, výšce 2 metry a hmotnosti přibližně 14 tun byla instalována s využitím těžké mechanizace za přísných bezpečnostních opatření.

metrostav CZ





Pohled na celou stavbu z ptačí perspektivy (zleva – zrekonstruované levé pole jezu na Svratce, zajímkované pravé pole, rozestavěná MVE, rozestavěný rybí přechod, náhon)



Jez na Svratce u Rajhradu, úprava břehu, svaznice pro odkop a rovnání pravobřežního svahu (foto z výstavby v letech 1948-1954)



Jez na Svratce u Rajhradu, celkový pohled na jez se zatopenou stavební jámou od silničního mostu (foto z výstavby v letech 1948-1954)

„Osazení druhé klapky představovalo technicky i logisticky jednu z nejnáročnějších operací celé stavby. Bylo nutné zajistit maximální přesnost montáže, koordinovat práci několika profesí a současně respektovat specifické podmínky práce na vodním díle. Úspěšné dokončení této operace nám umožnilo navázat dalšími klíčovými etapami výstavby,“ říká Lubomír Mik, vedoucí projektu společnosti Metrostav CZ.

Specifikem stavby je souběžná realizace malé vodní elektrárny na pravém břehu Svratky. Nový objekt bude vybaven dvojicí Kaplanových turbín o celkovém instalovaném výkonu 420 kW, které umožní efektivní využití energetického potenciálu jezu při zachování požadovaných průtokových poměrů v řece. Výstavba elektrárny si vyžádala realizaci hluboké stavební jámy zajištěné štětovnicovými konstrukcemi a rozsáhlé železobetonové objekty navazující přímo na stávající jez. *„Aktuálně probíhají betonáže spodní stavby elektrárny, do nichž již byly osazeny savky a vtokové části soustrojí. Po dokončení hlavních železobetonových konstrukcí bude následovat montáž zbývajících částí turbín a technologického vybavení elektrárny,“* doplňuje Lubomír Mik.

Neméně významnou částí projektu je nový rybí přechod, který obnoví migrační prostupnost řeky Svratky v místě historické bariéry. Z prostorových důvodů bylo zvoleno řešení pravobřežního obtoku bazénového typu s kamennými přehrážkami. Přechod kombinuje technické a přírodě blízké prvky a umožní bezpečné překonání výškového rozdílu přibližně 5,2 metru širokému spektru rybích druhů typických pro povodí Svratky. Součástí projektu bude také dlouhodobý monitoring účinnosti rybochodu.

Komplikace během výstavby

Během realizace jímek první i druhé etapy narazili stavbaři pod hladinou řeky Svratky na pozůstatky původního jezu a dřevěných jímek, které sloužily našim předkům při jeho výstavbě před více než čtyřiceti lety. Beranění štětovnic přes tyto dřevěné překážky bylo velmi obtížné, místy až nemožné. Bez úplného uzavření jímky by však nebyla zajištěna její těsnost a stavbu by nebylo možné bezpečně zrealizovat.

Na pomoc byli přivoláni potápěči, kteří pod vodní hladinou zmapovali průběh původních konstrukcí. Na základě jejich průzkumu byly upraveny trasy štětových stěn tak, aby se minimalizovalo křížení s překážkami. V místech, kde se mu vyhnout nedalo, museli potápěči dřevěné prvky rozebrat přímo pod vodou. Teprve poté bylo možné dokončit štětové stěny a zahájit snižování hladiny ve stavební jímce.

Další komplikace se objevily při přípravě základové spáry pro rybí přechod a malou vodní elektrárnu na pravém břehu Svratky. V místě se vyskytovaly silně humózní fluviální kvartérní jíly tmavě šedé barvy s četnými organickými zbytky zetleného dřeva a výrazným humózním zápachem. Tyto zeminy měly měkkou až kašovitou konzistenci, byly silně stlačitelné a zcela ne-



Pohled do ohybu rybího přechodu s přípravou na osazení kamenných přepážek



Montáž prefabrikované lávky nad vtokem do MVE (v pozadí Benediktinský klášter v Rajhradě s památníkem písemnictví)

únosné. Zároveň se nedařilo odčerpat nadměrné množství vody pomocí povrchových studní, takže nebylo možné připravit vyhovující základovou spáru.

Bylo nutné přistoupit k mimořádnému opatření: zřízení sedmi hydrovrtů o hloubce 12 metrů, umístěných mimo půdorys stavby, ale tak, aby jejich čerpání zajistilo dostatečné snížení hladiny podzemní vody. Teprve po stabilizaci vodních poměrů bylo možné odtěžit nevhodné jílovité podloží a nahradit jej vhodným, málo stlačitelným, dobře zhutnitelným a dostatečně únosným materiálem odolným proti rozpadu ve vodě.

„Podloží na pravém břehu bylo v některých místech extrémně neúnosné. Jíly byly plné organických zbytků a vody, takže nebylo možné připravit základovou spáru. Až po zřízení hydrovrtů a jejich vystrojení čerpadly začala hladina v jámě klesat a bylo možné zahájit sanaci podloží výměnou nevyhovující zeminy za kvalitní materiál. Teprve poté jsme dosáhli podmínek, ve kterých bylo možné začít s bezpečným založením stavby,“ uvádí stavbyvedoucí Ing. Jana Kučerová.

Významnou výhodou z pohledu zhotovitele bylo propojení jednotlivých stavebních etap. Při realizaci nové malé vodní elektrárny a rybochodu bylo možné využít společné pažení stavebních jam, koordinovat zemní práce i logistiku na staveništi a současně provést opravu pravobřežních konstrukcí jezu. Díky tomu bylo dosaženo vyšší efektivity výstavby a omezení zásahů do okolního prostředí.

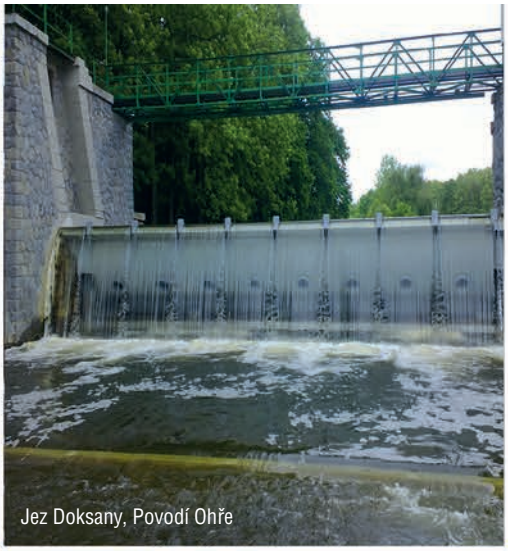
Projekt potvrzuje, že i rekonstrukce historických vodních děl mohou při vhodném technickém řešení naplňovat současné požadavky na energetiku, ochranu přírody i provozní spolehlivost vodohospodářské infrastruktury. Pro realizační tým představuje stavba jedinečnou příležitost podílet se na modernizaci významného vodního díla, které bude sloužit dalším generacím.

Foto: Lubomír Mik a kolektiv stavby
Historické fotografie – archiv Povodí Moravy



Pohled na zatopený výtok z MVE při zahájení demontáže jímky na spodní vodě

STROJÍRNY PODZIMEK



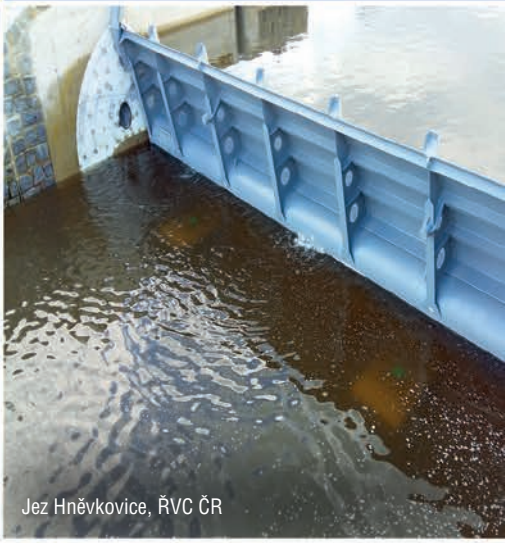
Jez Doksany, Povodí Ohře

STROJÍRNY PODZIMEK



Plavební komora Hluboká nad Vltavou, ŘVC ČR

STROJÍRNY PODZIMEK



Jez Hněvkovice, ŘVC ČR

STROJÍRNY PODZIMEK



Plavební komora na jezu Hněvkovice, ŘVC ČR

STROJÍRNY PODZIMEK



Vrata plavební komory Hněvkovice

STROJÍRNY PODZIMEK

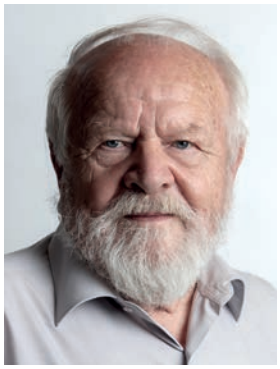
Strojírny Podzimek, s.r.o.,
Čenkovská 1060, 589 01 Třešť

www.strojirny-podzimek.cz



Molo Smíchov

K 95. narozeninám Jaroslava Kubce



V tomto roce oslavil své 95. narozeniny Jaroslav Kubec (* 9. srpna 1931, Nymburk), který se již více než šedesát let velmi systematicky a neúnavně zabývá vnitrozemskou vodní dopravou. Při této příležitosti se sluší připomenout alespoň některé jeho zásluhy o rozvoj vnitrozemské plavby.

Přestože se mezi odborníky na plavbu poměrně často, v různých souvislostech, hovoří o dohodě AGN (tato zkratka vychází přímo z francouzského názvu „Accord européen sur les grandes voies navigables d'importance internationale", v překladu Evropská dohoda o hlavních vnitrozemských vodních cestách mezinárodního významu), málokdo již dnes ví, že Jaroslav Kubec byl u vzniku této dohody. Jaroslav Kubec byl v roce 1993 zpracovatelem základní koncepce (návrhu) této dohody.

Tato práce byla objednána sekretariátem EHK (Evropská hospodářská komise) při OSN v Ženevě.

Závěry jeho práce (návrhu) byly převzaty do konečné verze dohody AGN téměř beze změn.

Jaroslav Kubec byl také u začátku přepravy hnědého (energetického) uhlí po vodě do elektrárny Chvaletice (v roce 1977). Podílel se na návrhu technologie přepravy, výběru zařízení na vykládku uhlí z plavidel (dva kolesové vykladače od firmy Koch: čluny pod nimi posunoval naviják, a rameno vykladače se pohybovalo přes celou šířku člunu), na návrhu potřebné velikosti skládky uhlí v závislosti na pravděpodobnosti výpadků provozu na vodní cestě, a na návrhu výměnných (náhradních) vrat plavebních komor (dle zkušeností získaných při studijní cestě na splavném Mohanu). Přispěl tak významně k tomu, že chvaletická relace se v době svého vzniku bezesporu mohla zařadit mezi nejmodernější vodní cesty v Evropě.

Jaroslav Kubec se vnitrozemskou plavbou zabývá již od počátku šedesátých let minulého století. Po ukončení inženýrského studia na ČVUT v Praze (1955) se sice několik let podílel na výstavbě Vážské kaskády na Slovensku (vodní elektrárny Sučany a Mikšová) a následně pak ještě působil také na Ostravsku (mimo jiné v té době aktuální problematika odvodnění poddolovaného území kolem řeky Odry).

Potom ale již natrvalo zakotvil u vodní dopravy. Ve Výzkumném ústavu dopravním, v oddělení vodní dopravy (nejprve v Praze a pak v Bratislavě), pracoval Jarda Kubec téměř třicet let. Během toho působil také na území bývalé Jugoslávie (dnešní Chorvatsko), jako člen mezinárodního týmu na rozvojovém projektu řeky Sávy (projekt s podporou OSN, Zagreb,1969) a následně po celou řadu let byl členem anebo i předsedou různých pracovních skupin, které se zabývaly vodní dopravou, při Evropské hospodářské komisi v Ženevě.

V roce 1970 obhájil Jaroslav Kubec na Univerzitě v Žilině (dříve Vysoká škola dopravy a spojů) kandidátskou disertační práci (dnešní Ph.D.) na téma „Posuzování ekonomické efektivnosti investic ve vodní dopravě". Od roku 1993 dodnes pracuje Jarda Kubec jako nezávislý konzultant v oboru vodní dopravy, výstavby a provozu vodních cest.

Jaroslav Kubec je autorem několika set odborných článků (publikováno v různých časopisech u nás i v zahraničí) a příspěvků na odborných konferencích (prezentováno v řadě zemí i mimo Evropu).

Pravidelně se také účastnil a přispíval do sborníku mezinárodní konference Plavební dny (zejména v 70-tých a 80-tých letech minulého století).

Nelze pominout ani jeho pedagogickou činnost. Jaroslav Kubec přednášel také na vysokých školách (Univerzita Žilina, Univerzita Pardubice), a je také autorem či spoluautorem vysokoškolských skript („Vodní cesty a přístavy" a „Vnitrozemská vodní doprava, letecká doprava").

Jaroslav Kubec je (spolu s Josefem Podzimkem) spoluautorem knih, které podrobně mapují historii výstavby a význam říčních vodních cest a průplavů v Evropě i ve světě. Jedná se o knihy „Svět vodních cest" (1988), „Vodní cesty světa" (1996) a „Křižovatka tří moří" (2007).

V roce 2000 zpracoval Jaroslav Kubec (na základě objednávky z německého Hamburgu) studii „Vorschlag für eine voll schiffbare Wasserstraße Elbe zwischen Magdeburg und Ústí nad Labem" (Návrh plně splavné labské vodní cesty mezi Magdeburgem a Ústím nad Labem). Koncepce této studie byla zadavatelem vybrána jako nejlepší ze tří návrhů na modernizaci německého Labe (zbylé dva návrhy zpracovávali experti z Německa). Následně pak v roce 2010 zpracoval pro Ministerstvo životního prostředí ČR studii „Posouzení ekonomické efektivnosti výstavby plavebních stupňů na Labi a míry veřejného zájmu na jejich realizaci".

Jaroslav Kubec vždy bedlivě sledoval vývojové trendy ve vodní dopravě (zejména v zahraničí). Díky tomu také dokázal velmi dobře předvídat některé situace v dalším rozvoji tohoto oboru a nebál se také upozorňovat na možná technická a ekonomická rizika související s plavebním provozem.

Našemu jubilantovi upřímně děkujeme za všechnu jeho práci, kterou pro rozvoj vodní dopravy dosud vykonal, a přejeme mu pevné zdraví.

Václav Budinský

A pluje se dál… aneb malá fotoreportáž k životnímu jubileu Jaroslava Kubce

Jaroslav Kubec (*9. srpna 1931) se v nedávné době mimo jiné velmi aktivně podílel na otevření nové kontejnerové linky po Dunaji mezi přístavem Krems a černomořským přístavem Constanța. Tuto linku zajišťuje české rejdařství JDK Czech Republic. Provozuje ji česká firma Logison ve spolupráci s firmou Metrans, která zabezpečuje železniční přepravu kontejnerů mezi CZ/SK a rakouským terminálem v přístavu Krems.

České soulodí, motorová nákladní loď a tlačný člun (na snímku dole v přístavu Krems), přepravilo 52 kusů 40 ft HC kontejnerů (= 12 m dlouhé „high cube" kontejnery, které jsou o 30 cm vyšší oproti standardním ISO kontejnerům) s nákladem automobilových dílů z CZ do Kazachstánu.

dle podkladů od Jana Vlčka připravil Václav Budinský



Soulodí společnosti JDK Czech Republic v přístavu Krems



Jaroslav Kubec při zahájení kontejnerové přepravy v přístavu Krems na Dunaji



Na tomto snímku je první odjezd (koncem roku 2024) kontejnerové linky do Constanty, kterou osobně J. Kubec odvazuje při odplutí z Kremsu



Po dobře vykonané práci s námi Jarda Kubec tento odjezd kontejnerové lodě náležitě oslavil v typickém kremžském gasthausu s dobrým zeleným veltlínem…

Život není takový – je úplně jiný (103)

Ing. Josef Podzimek

Milý Jardo,

když v rámci oslav tvých 95. narozenin pročítám seznam projektů a odborných aktivit, které jsi během svého života realizoval, je to úctyhodný seznam. Moc bych si přál aby také většina z těch nápadů nakonec došla k realizaci a vnitrozemská plavba měla nejenom u nás v České republice ale i v celé Evropě budoucnost.

Možná jsme spolu v některých odborných věcech nesouhlasili, ale rozhodně platí že vodní doprava je náš smysl života - alespoň co se týče našeho odborného směřování.

Doufám a věřím, že ještě zvládneme pozitivně ovlivnit vývoj vodní dopravy, a to nejenom v České republice.

Přeji ti vše nejlepší k tvému výročí a ať toho ještě mnoho dokážeš.

Plavbě zdar!

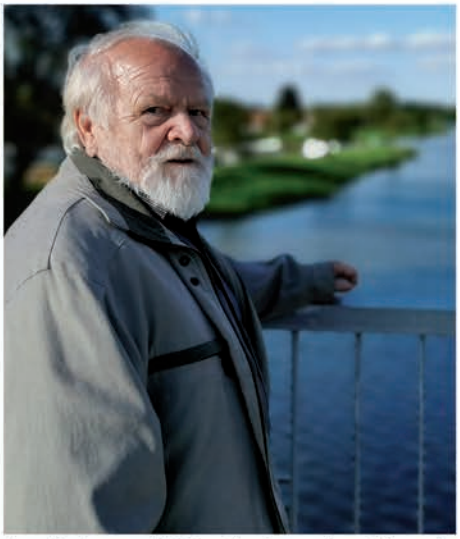




V rámci přípravy knihy Křižovatka tří moří absolvovali Ing. Josef Podzimek a Ing. Jaroslav Kubec fotografické lety podél evropských veletoků v letadle, které pilotoval doc. Miroslav Raudenský

Na dalších stránkách si dovolujeme otisknout článek Ing. Václava Budínského k 90. výročí Ing. Jaroslava Kubce • převzato z časopisu Vodní cesty a plavba 2/2021

K devadesátému výročí narození Jaroslava Kubce



Ing. Kubec na VD Spytihněv na řece Moravě během konference Plavební dny 2019

V České republice se asi jen stěží najde mezi příznivci, či naopak mezi zarytými nepřáteli, vodní dopravy někdo, kdo by jeho jméno neznal anebo o něm nikdy neslyšel. Před devadesáti lety (9. srpna 1931) se v Nymburce narodil Ing. Jaroslav Kubec, CSc. – muž, který se dlouhá léta zabývá konzultační činností v oboru vodní dopravy, výstavby a provozu vodních cest.

Již ze střední školy (dnešní Obchodní akademie) si s sebou na stavební fakultu v Praze přinesl kromě vědomostí z ekonomie také velmi dobrou jazykovou vybavenost (němčina, angličtina, francouzština a ruština). Díky této vybavenosti je dodnes schopen (a to nejen v rámci svého oboru) sledovat dění ve světě a také napřímo komunikovat s odborníky v zahraničí. Studium na pražské technice ukončil s vyznamenáním v roce 1955 a obhájil diplomovou práci na téma „Průplav Praha – Čelákovice".

Již během studia na vysoké škole pracoval jako asistent na katedře inženýrské geologie. Po ukončení vysoké školy působil nejprve jako stavební dozor na stavbě Vážské kaskády (vodní elektrárna Sučany, 1955-1957) a později se podílel na budování této kaskády jako projektant (vodní elektrárna Mikšová, 1957-1958).

Zabýval se také přípravou investičních záměrů na Odře v oblasti Ostravy (pro Povodí Odry v letech 1958-1963).

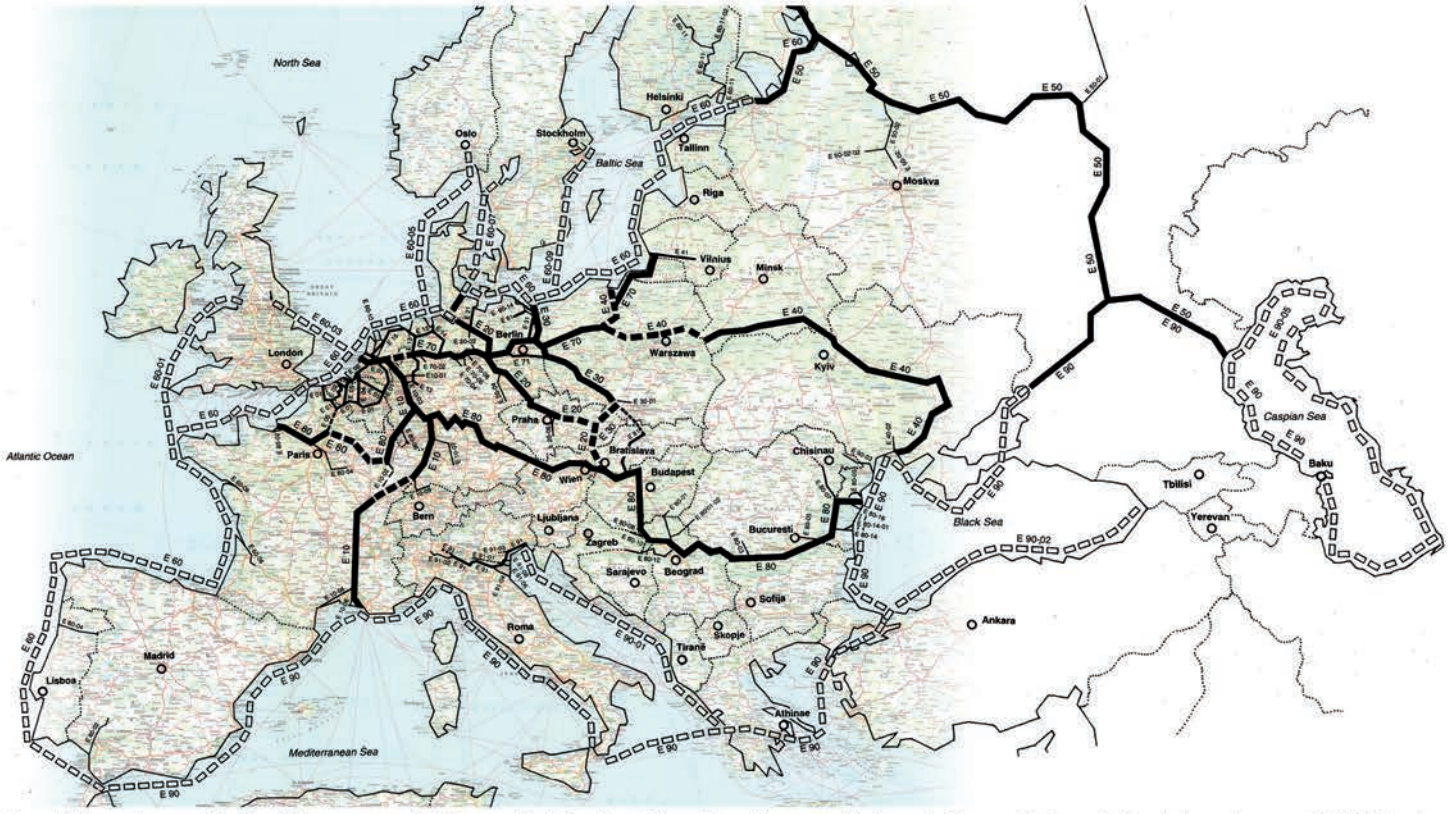
Od roku 1963 (až do roku 1990) se začal již naplno věnovat vodní dopravě ve Výzkumném ústavu dopravním (nejprve v Praze a později v Bratislavě) a podílel se na řešení výzkumných a vývojových úkolů pro rozvoj vodní dopravy. V roce 1969 spolupracoval pro OSN jako člen mezinárodního týmu na studii výstavby vodních děl na řece Sávě (Zagreb, v bývalé Jugoslávii). Vedle toho byl také členem různých pracovních skupin při Evropské hospodářské komisi Organizace spojených národů (ECE/UNO) v Ženevě.

V roce 1970 obhájil na tehdejší Vysoké škole dopravy a spojů v Žilině kandidátskou disertační práci na téma „Posuzování ekonomické efektivnosti investic ve vodní dopravě".

Jardu Kubce jsem zpočátku (tehdy ještě ne osobně) znal jako autora, který velmi často přispíval do sborníku konference Plavební dny. (Jarda Kubec byl před mnoha lety u zrodu této konference, která se pořádá až do dnešních dnů.) Příležitostně jsem si také během svého studia na vysoké škole četl různé články o vodních cestách, které Jarda publikoval v časopise Vodní hospodářství (70. léta minulého století).

Osobně jsem se poprvé setkal s Jardou zhruba před čtyřiceti lety. Bylo to v bratislavském přístavu. Tehdy tam sídlila pobočka Výzkumného ústavu dopravního, která byla zaměřená na vodní dopravu. Chtěl jsem se jej tehdy na cosi zeptat v souvislosti s řešením své diplomové práce na téma Splavnění řeky Moravy. V té době ještě nebylo možné vyhledávat informace na internetu, a proto se Jardova kartotéka, kterou jsem měl možnost vidět v Bratislavě u něj v bytě, stala cenným pomocníkem při hledání odpovědí na mé dotazy. Ta původně krátká konzultace skončila pro mne poněkud nečekaně a to tak, že jsem spolu s Jardou potom sdílel několik let v bratislavském přístavu, ve Výzkumném ústavu dopravním, kancelář. A měl jsem tak možnost být u celé řady věcí.

Nikdy jsem nepřestal obdivovat jeho obrovskou houževnatost, cílevědomost a píli. Jarda měl neobyčejný přehled. Jen



Ing. Kubec významně přispěl k vypracování Evropské dohody o hlavních vnitrozemských vodních cestách mezinárodního významu (AGN) které zobrazuje tato mapa, včetně chybějících spojení a tras pobřežní plavby



Ing. Kubec působil dlouhodobě ve Výzkumném ústavu dopravním v Bratislavě

tak namátkou si vzpomínám, jak jsme si spolu již v osmdesátých letech povídali o možnosti využití vodíku pro pohon v dopravě (elektrolýza ve vodních elektrárnách na velkých řekách někde mimo Evropu, přeprava námořními tankery do Evropy a neškodné spalování vodíku třeba v motorech aut). Dnes, po několika desetiletích, se to již začíná blížit realitě, ale tehdy? Někteří kolegové říkávali o Jardovi, že je to taková „chodící encyklopedie".

Jarda měl přehled nejen o vodní dopravě, ale také třeba o vysokorychlostních železnicích. Pracovali jsme spolu i na koncepčním návrhu multimodálních dopravních koridorů. Bylo to na přelomu 80. a 90. let celkem zajímavé téma.

Jarda měl prsty v celé řadě věcí (ať už přímo či nepřímo). Od zavádění tlačné technologie plavby, přes modernizaci labsko-vltavské vodní cesty či přepravu uhlí po vodě do chvaletické elektrárny až třeba po rozvoj bratislavského přístavu – bylo toho spousta.

Vodní doprava a vodní cesty to byl vždy Jardův svět. A pro jejich podporu dělal vše, co bylo v jeho silách. Neúnavně psal články do nejrůznějších novin a časopisů. Jednu dobu dokonce psával v Bratislavě pod pseudonymem Jan Jakub nebo Jakub Jaroslav. Ne vždy a ne všem se totiž tehdy jeho články líbily. Již na počátku 90. let jsem tušil, že Jardova aktivita kolem vnitrozemské plavby určitě neskončí dovršením důchodového věku. Je obdivuhodné jak je Jarda dodnes schopen vnímat realitu vodní dopravy a její měnící se priority (například odklon od přepravy hromadných substrátů a neustále se zvyšující podíl kontejnerizace). Vnímá také potřebu zachovat konkurenceschopnost vodní dopravy v porovnání s jinými druhy dopravy a snaží se rozlišovat mezi přáními různých vodohospodářů a skutečnými potřebami vnitrozemské plavby.

Vedle všeobecně známých odborných knih (Svět vodních cest, Vodní cesty světa, Křižovatka tří moří) či vysokoškolských skript vytvořil Jarda obrovské množství referátů pro konference nejen v Česku a na Slovensku, ale třeba i v Německu, Rakousku, Itálii, Polsku či Maďarsku. Byl aktivní v nejrůznějších organizacích (Sdružení Dunaj – Odra – Labe, Porta Moravica, Asociace DOL).

Mezi jeho významnější koncepční práce patří třeba také „Vorschlag für eine voll schiffbare Wasserstraße Elbe zwischen Magdeburg und Ústí nad Labem" (Návrh plně splavné labské vodní cesty mezi Magdeburgem a Ústím nad Labem). Tuto předběžnou studii zpracoval kolem roku 2000 pro Verein zur Förderung des Elbestromgebietes (Sdružení pro podporu oblasti řeky Labe) z Hamburku. Jardova koncepce byla tehdy vybrána jako nejlepší ze všech předložených návrhů. Konzultační služby poskytoval Jarda mimo jiné i v souvislosti s plánovaným



Významnou knihou na které se Ing. Kubec podílel byla Křižovatka tří moří (1. vydání 2005)

rozvojem vodní cesty E40 pro zákazníka v Bělorusku.

Z vyjádření tajemníka pracovní skupiny pro vnitrozemskou vodní dopravu při Evropské hospodářské komisi OSN v Ženevě (2013) vyplývá, že pan Jaroslav Kubec vedl v letech 1991-1992 jednání odborníků na klasifikaci vnitrozemských vodních cest, která vyvrcholila vypracováním a přijetím moderního klasifikačního systému, používaného v současnosti v celé Evropě (podařilo se prosadit modulový systém). V letech 1992-1994 pan Kubec významně přispěl k vypracování Evropské dohody o hlavních vnitrozemských vodních cestách mezinárodního významu (AGN). Za zmínku stojí i poslední věta tohoto vyjádření: Encyklopedické znalosti pana Kubce o infrastruktuře vnitrozemských vodních cest i jeho rozsáhlé odborné zkušenosti v této oblasti poskytují pevný základ pro jakékoli budoucí práce na rozboru současného stavu vnitrozemských vodních cest a na probíhajících či plánovaných infrastrukturních projektech.

Před pěti lety jsme si k Jardovým 85. narozeninám přáli, aby se Jardovi podařilo ještě vstřelit nějaký ten gól při rozvoji vodní dopravy. Našemu jubilantovi k jeho devadesátinám opět přeji za všechny bývalé spolupracovníky i příznivce vnitrozemské plavby to samé.

Ing. Václav Budinský, CSc.

PODZIMEK & synové


Developerský projekt bytového domu W16, Třešť


Návštěvnické centrum Bernard, Humpolec

Zal. 1896

PODZIMEK

130


Unikátní bednění klenby historického domu, Thunovská, Praha


Výcvikové středisko policie, Třešť

Stavíme pro Vás již 130 let

www.podzimek.cz

POVODÍ VLTAVY







60 LET POVODÍ VLTAVY 1966 - 2026

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
povodí Vltavy (@povodivltavy)