

WASSERSTRASSEN
UND
BINNENSCHIFFFAHRT

WATERWAYS
AND
INLAND NAVIGATION

VODNÉ CESTY VODNÍ CESTY A PLAVBA

4
2024

České vodní cesty se vzpamatovávají
ze zářijových povodní



Zřícený most v Drážďanech zablokoval Labskou vodní cestu

Vydává

PLAVBA o.p.s.
A VODNÍ CESTY



Ministerstvo dopravy

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



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



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



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



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



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



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



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



AGRÁRNÍ KOMORA
České republiky

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



ČESKÉ PLOVEBNÍ A VODOCESTNÉ SDRUŽENÍ



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



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



www.metrostav.cz



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



VODOHOSPODÁŘSKÝ ROZVOJ A VÝSTAVBA, a. s.
Sídlo společnosti: Nábřeží 4, 150 56 Praha 5
www.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



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



www.strabagrail.cz



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



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



České přístavy, a.s.
Jankovcova 1627/16a, 170 00 Praha 7
www.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; Ing. Pavel Cenek; Ing. Lukáš Drahozal;
Ing. Petr Forman; Ing. Lubomír Fojtů; Ing. Jiří Friedel;
Doc. Ing. Pavel Jurášek, CSc.; Bc. Tomáš Kolařík;
Jiří Pěknice; Ing. Josef Podzimek; Ing. Milan Raba;
PhDr. Štěpán Rusňák; Ing. Michael Trnka, CSc.

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

PLAVBA A VODNÍ CESTY o.p.s.

Na Pankráci 53
140 00 Praha 4
ceskaplavba.cz

Objednávky a inzerce:

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

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

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

Evidováno Ministerstvem kultury
pod číslem MK ČR E 5178.



Ústecký kraj



Středočeský kraj



Pardubický kraj



Jihočeský kraj



Zlínský kraj



Jihomoravský kraj

Titulní strana: Vodní dílo Střekov se zdviženými tabulovými uzávěry, kterými volně prochází velká voda (20. září 2024)

Autor: Tomáš Kolařík

OBSAH

Úvodní slovo ministra zemědělství: Co chybí našim vodním cestám

Mgr. Marek Výborný 2

Situace na Labi po pádu mostu Carolabrücke v Drážďanech

z pohledu provozovatelů vodní dopravy a přístavů

Lukáš Hradský 3

Informace o povodni 09/2024 na území ve správě Povodí Labe

Ing. Pavel Řehák 4

Povodeň v září 2024 v území povodí Vltavy

RNDr. Petr Kubala 9

Vyhodnocení zářijové povodně na Baťově kanále

a vodní cestě na řece Moravě

Ing. Martin Zábrana 14

Informace o povodni 09/2024 na území,

které spravuje Povodí Odry, státní podnik

Ing. Břetislav Tureček 16

Aktuality Ředitelství vodních cest ČR

Ing. Jan Bukovský, Ph.D. 20

Nově budovaná plavební komora Rohatec/Sudoměřice

na Baťově kanálu dostala první vrata 22

Zpráva vltavského admirála o konferenci Vltavský epos

PhDr. Jiří Kopáček 24

Rok 2025 bude rokem řeky Vltavy. Národní památkový ústav

spolu s partnery představil nový celoroční projekt 26

Rekonstrukce VD Baška pokračuje podle harmonogramu

i po povodních

Blanka Růžičková 28

Život není takový – je úplně jiný (96)

Ing. Josef Podzimek 31

Úvodní slovo ministra zemědělství

Co chybí našim vodním cestám



Česká republika je jedním z vnitrozemských států, které nemají přímý pobřežní kontakt s mořem, a tak jedinou vodní spojnici s oceány jsou naše řeky, pramenící na našem území. Lodní doprava, tedy plavba, jako jedna z variant přepravy nákladu, která se na celém světě historicky osvědčila, a zejména její rozvoj, nemá u nás „na různých ustláno“. Ačkoliv jsou její ekonomické výhody nevyvratitelné, rychlostí přepravy vítězí silniční a železniční doprava, a to bez ohledu na silně akcentovanou „taxonomii“ uhlíku, tedy na omezování emisí oxidu uhličitého.

V případě České republiky však nejde jen o porovnávání rychlosti přepravy, ale obecně o udržení podmínek, aby lodní přeprava existovala, a byla vhodnou alternativou pozemní dopravě pro přepravu ohromných objemů materiálu, které „nechvátají“. V některých případech dokonce představuje plavba jedinou možnost, jak prostorově velké výrobky, případně velmi těžké kusy, do a z vnitrozemí Evropy přepravit.

Velkým handicapem naší lodní dopravy je stav plavebních hloubek na nejdůležitější cestě, na Labi. Úzkým „hrdlem“ je úsek pod Děčínem, kde i při normálních průtocích vody je plavba lodí omezená, a při poklesu průtoků je nutné ji zcela zastavit, často na mnoho měsíců v roce. Díky manipulacím nádrží Vltavské kaskády a za přispění nádrže Nechanice sice lze na krátký čas průtoky posílit (což vodohospodáři označují za „vlivování“) a nadměrný náklad proplavit, ale vývoj změny klimatu s větším kolísáním průtoků situaci výrazně zhoršuje.

Dlouhodobě navrhované řešení, tedy splavnit uvedené hrdlo úseku Labe výstavbou jezu v Děčíně, by situaci bezpochyby vyřešilo. Nicméně úprava toku tímto vodním dílem by samozřejmě ovlivnila poměry v korytě a ve vodním toku, což je po řadu let neprůchodné z hlediska posuzování ochrany životního prostředí. Pokud vím, hledání vhodných a přijatelných způsobů úpravy trvá bezúspěšně po řadu let, a myslím si, že jednou z hlavních příčin je malá vůle najít bez předsudků přijatelné řešení, navíc doplněné efektivní kompenzací přepokládaných negativních vlivů na výskyt některých organismů. Je paradoxem, že reali-

zace v podstatě nejekologičtější dopravy nenalézá pozitivní odezvu, dokonce ani v široké veřejnosti. Při tom plavba rekreační se v posledních letech velmi rychle rozrůstá a příkladem je nárůst provozu zejména na Baťově kanále, ale i na Vltavě a Labi.

V minulosti bylo Labe splavněno na českém území soustavou 23 jezů a zdymadel, vodní cesta je v podstatě vybudována od Střekova až do Pardubic, kde je ovšem druhé „bolavé“ místo v Přelouči, kde chybí vodní dílo umožňující přístup k terminálu v Pardubicích. Opět jde o negaci v důsledku ovlivnění životních podmínek vodních a na vodu vázaných organismů.

O provoz i rozvoj vodních cest se starají státní podniky Povodí, které velmi odpovědně udržují i rozvíjejí infrastrukturu našich vodních cest na Labi, Vltavě i Moravě, a podporují rozvoj plavby jak nákladní, tak rekreační. Zpráva o stavu vodního hospodářství České republiky, kterou vydává Ministerstvo zemědělství, přináší každoročně informace o rozvoji infrastruktury vodních cest a jejím zlepšování.

Provoz na vodních cestách je omezen a ztížen nejen výskytem nízkých průtoků, ale i povodňovými situacemi, které zásadním způsobem mění plavební hloubky v důsledku sedimentace splavenin. Státní podniky Povodí proto po každé povodňové situaci koryto vodních toků proměňují a musí sedimenty v plavební dráze odstraňovat. Podobně znovu vytyčují plavební dráhu, a navíc již před nástupem povodňové vlny zabezpečují infrastrukturu plavebních komor. Stejně tomu bylo i při letošní povodni, která je desátou katastrofickou povodňovou situací na našich vodních tocích od roku 1997. Podniky Povodí Labe, Vltavy a Moravy ihned po opadnutí povodňových průtoků zahájily údržbu plavební dráhy a opravy poškozené infrastruktury vodních cest.

Ministerstvo zemědělství jako zakladatel státních podniků Povodí sdílí, stejně jako Ministerstvo dopravy, nutnost zajistit spolehlivější plavební podmínky především na Labi a dosáhnout intenzivnějšího využití naší vodní cesty pro spolupráci se sousedními státy. Proto očekávám, že věcnou a časovou přípravu o vývoji naší plavby vyjasní koncepce vodní dopravy, připravovaná Ministerstvem dopravy.

Mgr. Marek Výborný, ministr zemědělství České republiky



Soutok největších českých řek Labe a Vltavy u Mělníka v době zářijové povodně (18. září 2024)

Situace na Labi po pádu mostu Carolabrücke v Drážďanech z pohledu provozovatelů vodní dopravy ČR a přístavů

Lukáš Hradský – předseda Sekce vodní dopravy Svazu průmyslu a dopravy ČR

Částečné zřícení mostu Carolabrücke v Drážďanech na konci léta 2024 přineslo zásadní krizi pro lodní dopravu na Labi, klíčové dopravní tepně mezi Českou republikou a Německem. Kompletní uzavření plavební dráhy pod mostem paralyzovalo lodní přepravu, což má drastické dopady na dopravce i jejich klienty v nákladní i osobní dopravě. Ekonomické ztráty již nyní narůstají a s každým dalším dnem nejistoty se situace zhoršuje. Jedná se již nyní o nejdelší přerušení plavby na Labi v novodobé historii s katastrofálním dopadem na obchodní a další vazby pro lodní dopravu na Labi!



Zřícený most Carolabrücke v Drážďanech 11. září 2024

K pádu tramvajové části mostní konstrukce Carolabrücke došlo v noci z 10. na 11. září 2024 krátce po třetí hodině ranní. Pár minut předtím projela v noci přes most tramvaj. Silniční část mostu přitom procházela v posledních letech opravami.

Prakticky ihned začaly odklízecí práce na obou částech mostovky, které se nalézaly mimo koryto řeky. Z důvodu blízkosti se povodně bylo nasazeno větší množství techniky včetně vyprošťovacích tanků německé armády a velká část mostu byla zdemolována v hustém dešti za rekordních 47 hodin!

Bohužel po opadnutí velké vody další práce na několik týdnů zpomalily až téměř zcela ustaly. Hledalo se technické řešení,

hledali se komerční dodavatelé bouracích a zabezpečovacích prací. Akutní nebezpečí zatopení historického centra Drážďan řekou Labe v důsledku vytvoření této umělé překážky již pomínulo, a tak vypadá situace na místě po třech měsících téměř identicky jako koncem září.

Obnova provozu je komplikována přetrvávajícími problémy s odstraněním trosk zřícené části mostu „C“ a nevyřešenými otázkami stability zbývajících mostních sekcí „A“ a „B“. Město Drážďany sice rozhodlo o plánu demolice doposud stojících částí mostu, ale podle mostního odborníka prof. Steffena Marxe budou výsledky posudku těchto sekcí dostupné nejdříve koncem ledna 2025. Bez potvrzené stability však nelze lodě pod zbývající část mostu pustit ani v nouzovém režimu.

Odklízecí práce na straně Altstadtu mají být sice dokončeny do Vánoc 2024, avšak demolice na straně Neustadtu začne až v lednu 2025. Celkové odstranění trosk je plánováno až na březen 2025. Paralelně probíhá průzkum proudových poměrů a příprava plavební dráhy, přičemž se zvažuje částečné zprovoznění plavby v omezených časových intervalech na vyčištěných částech dráhy.

Kromě technických výzev je situace ztížena i spory o kompetence mezi zodpovědnými institucemi a nejasnostmi ohledně financování potřebných prací. Tyto průtahy situaci jen dále zhoršují a odsouvají tolik potřebné obnovení plavby. Navíc lze po takto dlouhém odstraňování trosk mostu bezprostředně očekávat každoroční období sucha.

Dopady této krize jsou již nyní pro vodní dopravu na Labi opravdu vážné. Lodní dopravci se potýkají s nemožností přepravovat sjednané zásilky, včetně nadměrných, těžkých i hromadných nákladů, což je obzvláště problematické během vrcholící sezóny. Výrobní podniky jsou nuceny hledat delší, především silniční dopravu, která je však již na hranici svých kapacit. Tento stav zároveň výrazně zatěžuje životní prostředí.

Důrazně apelujeme na zodpovědné orgány, aby urychlily všechny procesy vedoucí k obnovení splavnosti Labe. Každý den prodlení znamená další ztráty pro ekonomiku i životní prostředí.



Intenzivní demoliční práce zřícené části mostu Carolabrücke za použití těžké civilní a vojenské techniky 13. září 2024

Informace o povodni 09/2024 na území ve správě Povodí Labe

Ing. Pavel Řehák – technický ředitel, Povodí Labe, státní podnik

Měsíc srpen byl teplotně silně nadnormální se srážkami na úrovni 80-90 % měsíčního normálu, stejně tak začátek měsíce září byl teplotně nadprůměrný s minimem srážek. Většina plochy povodí tak byla ve svrchních půdních vrstvách nenasyčená s poměrně výraznou kapacitou pro zachycení srážek. Již od středy 11. 9. 2024 vydával Český hydrometeorologický ústav výstrahu na extrémní srážky ve dnech 12.-15. 9. 2024 na území České republiky s výjimkou západních a severozápadních Čech.

Hydrometeorologická situace

Od čtvrtka do neděle počasí u nás ovlivňovala tlaková níže Boris a s ní spojená vlnící se studená fronta. Po celé toto období jsme zaznamenávali vydatné srážky prakticky na celém území v naší působnosti, přičemž nejintenzivnější srážky byly

v sobotu 14. 9. 2024 a v neděli 15. 9. 2024. Za 4 dny jsme zaznamenali úhrny převyšující i 500 mm v Krkonoších (Špindlerovka – 636 mm, Luční bouda – 529 mm), přes 200 mm v Orlických horách (Suchý vrch – 303 mm, VD Pastviny – 254 mm), v povodí Chrudimky, Novohradky, Doubravy (VD Seč – 242 mm, VD Pařížov – 245 mm) a v Jizerských horách (VD Souš – 261 mm, VD Josefův Důl – 234 mm). Na ostatním území byly naměřeny srážky 100–200 mm.

Výše popsaná srážková činnost měla odezvu prakticky na všech vodních tocích. Z celkem 77 hlásných profilů kategorie A a B vybavených automatickým přenosem byl na 44 profilech dosažen III. SPA, na 14 profilech II. SPA, na 9 profilech I. SPA a pouze na 10 profilech k dosažení žádného z SPA nedošlo. Kulminační průtoky o velikosti Q20 a vyšší byly dosaženy na

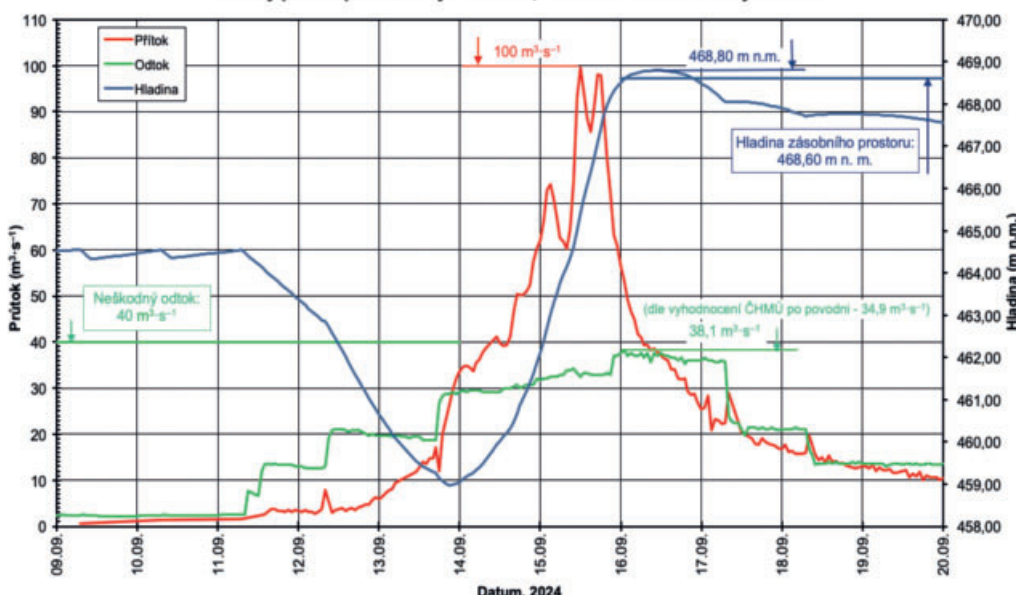
horním Labi (Špindlerův Mlýn, Labská, Vestřev), na Metuji (Maršov nad Metují), na Loučné (Cerekvice nad Loučnou), průtok $Q_{50} - Q_{100}$ byl dosažen na Chrudimce (Hamry, Nemošice) a na Stěnavě (Otovice, Meziměstí). Zcela mimořádná situace nastala na Novohradce (Luže, Úhřetice), kde kulminační průtok pravděpodobně překročil Q_{100} . U těchto extrémů se však zatím jedná o předběžné údaje, které mohou být upraveny na základě vyhodnocení povodně, které zajišťuje ČHMÚ.

Funkce vodních nádrží

Na začátku září 2024 měla většina nádrží, vzhledem k ročnímu období, nižší naplněnost. Nádrž VD Labská byla prakticky prázdná z důvodů zajišťování dotace MZP, na VD Rozkoš a VD Seč probíhalo snižování hladiny z důvodů mimořádných manipulací pro umožnění plánovaných prací. Na základě výstrah ČHMÚ přistoupilo Povodí Labe, státní podnik během 11.9.2024 ke snížení hladin i u dalších spravovaných nádrží v ohrožených územích. Před nástupem povodňové situace proto byly nádrže v maximální míře připraveny zachytit případné povodňové vlny.

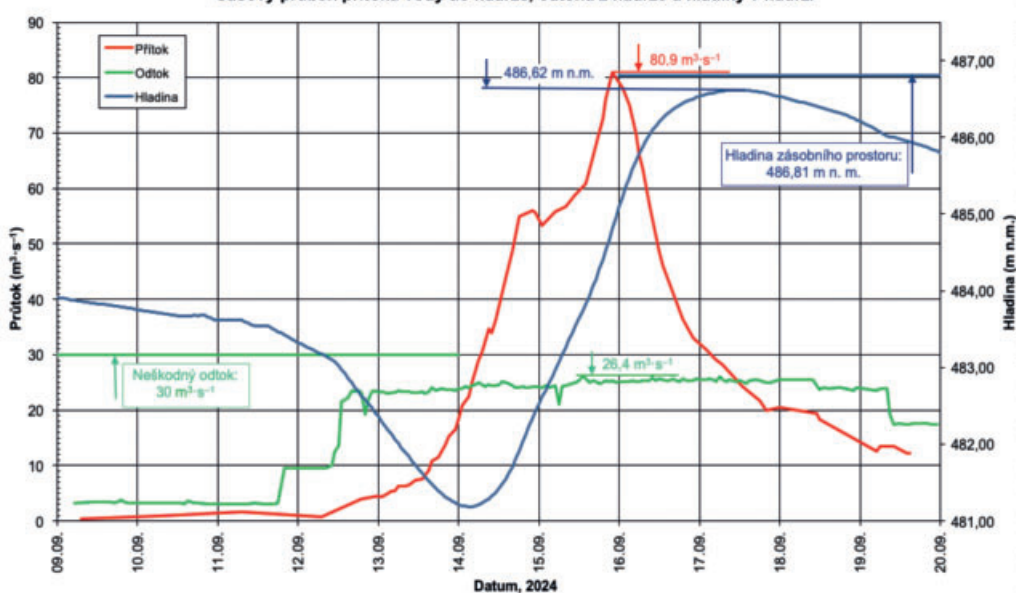
Některá vodní díla (např. VD Labská a VD Les Království) byla zasažena dvěma či více povodňovými vlnami, v případě poklesu přítoku byla vodní díla setrvale prázdněna neškodnými odtoky s cílem rychlého snížení hladiny a maximální transformace následných povodňových vln. K překročení neškodných odtoků došlo pouze u VD Hamry a VD Pařížov v souvislosti s dosažením přelivů, u žádného z vodních děl nebyla překročena maximální hladina.

VD Pastviny – povodeň září 2024
Časový průběh přítoku vody do nádrže, odtoku z nádrže a hladiny v nádrži



Graf VD Pastviny

VD Seč – povodeň září 2024
Časový průběh přítoku vody do nádrže, odtoku z nádrže a hladiny v nádrži



Graf VD Seč



Přehrada Les Království byla v přípravě na povodňovou situaci vyprázdněna

Nádrže významně transformovaly kulminační průtoky a přispěly ke snížení škod v územích pod VD. Základní informace k nejvíce zasaženým nádržím jsou uvedeny v následující tabulce.

Název VD	Tok	Hladina (m n.m.)	Přítok (m ³ /s)	Q _n přítoku	Odtok (m ³ /s)	Q _n odtoku	Neškodný odtok (m ³ /s)	Zachycený objem (tis.m ³)
Labská	Labe	686,25	149	Q ₅₀	100	Q ₁₀	100	1081
Les Království	Labe	320,70	157	Q ₂₀	100	Q ₂	100	3592
Rozkoš*	Úpa	278,89	140	Q ₁₀	74	Q ₂	80	7721
Pastviny	Divoká Orlice	468,80	100	Q ₂₀	38,4	Q ₁	40	5856
Hamry	Chrudimka	600,96	43,3	Q ₅₀₋₁₀₀	34,1	Q ₅₀	14	2126
Seč	Chrudimka	486,62	80,9	Q ₁₀₋₂₀	26,4	Q ₁₋₂	30	7173
Pařížov	Doubrava	324,44	44,8	Q ₅₋₁₀	40,9	Q ₅	25	1550

*Boční nádrž, údaje platí pro Úpu v profilu Zlíč

Funkce protipovodňových opatření

Na základě vzestupů hladin byly postupně uváděny do funkce stavby protipovodňové ochrany jako např. Hradec Králové – Svinary, Hostinné, Žamberk, Albrechtice, Plchovice, Dvačovice, Uhřetice, Uhřetická Lhota, Čankovice, Tuněchody, Hrochův Týnec, Vrdy, Mnichovo Hradiště, Benátky n. J., Pardubice, Žižín, Poděbrady, Brandýs, Mělník, Křešice, Lovosice, Ústí n. L. a Děčín. Naprostá většina staveb protipovodňové ochrany plnila svou funkci bez výrazných problémů, v několika případech došlo k přelítí ochranných prvků v případě překročení jejich návrhové kapacity. Pouze u PPO v Čankovicích došlo ve večerních hodinách dne 15. 9. 2024 ke značnému vývěru vody pod ochrannou zdí na Novohradce, voda pronikla do chráněného území. Na transformaci povodňových průtoků v zasažených povodích se významným dílem podílely i suché nádrže,



Rozlité Labe pod Hradcem Králové



Plně využitý prostor suché nádrže Dolní Lipka



PPO Křešice, čerpání Blatenského potoka do Labe



Stavba mobilního PPO hrazení na levém břehu Labe v Ústí nad Labem



Stavba mobilního PPO hrazení na pravém břehu Labe v Ústí nad Labem

a to především v povodí Tiché Orlice, kde se zaplnila SN Dolní Lipka na více jak 100 % (hladina nad přelivem), SN králíky na 35 % a SN Lichkov na 95 %.

Labská vodní cesta

Již od 14. září 2024 se na některých vodočtech středního Labe (například v Přelouči) začaly vyskytovat vodní stavy, při nichž byla ohrožena bezpečnost plavby. V souladu s §22 zákona č. 114/1995 Sb., o vnitrozemské plavbě, byla proto v dotčených úsecích vodní cesty plavba zastavena. Současně státní podnik Povodí Labe požádal Státní plavební správu o přerušení provozu přes plavební komory v Dolních Beřkovicích, Štětí, Roudnici nad Labem, Českých Kopistech, Lovosicích a Ústí nad Labem – Střekově. Toto opatření bylo platné od 14. září 2024 a jeho cílem bylo zahájit zabezpečovací práce v souladu s povodňovými plány jednotlivých vodních děl, a povodňovými plány zhotovitelů probíhajících staveb na VD (např. VD Střekov, oprava horních vrat VPK a VD Štětí, oprava dna VPK).



VD Střekov s plně vyhrazenými tabulovými uzávěry (20. 9. 2024)

Zabezpečovací činnosti byly klíčové pro:

- Zabránění vzniku větších škod na vodních dílech a jejich okolí.
- Umožnění relativně rychlého obnovení provozu vodních děl po poklesu vodních stavů ohrožujících bezpečnost plavby.
- Zajištění bezpečného vyvážení plavidel správce LVC.



Přístavní můstky v Děčíně pod zámkem

Realizovaná opatření významně přispěla k minimalizaci dopadů nepříznivých hydrologických podmínek na plavební provoz i na infrastrukturu vodní cesty. Na těchto zásazích se podílela především technika a pracovníci státního podniku Povodí Labe. Výše uvedený přístup byl následně uplatněn i při obnovení provozu na Labské vodní cestě pro průchodu povodně. Dne 18. září 2024 došlo na žádost státního podniku Povodí Labe k zastavení plavby na Labské vodní cestě v úseku od Kunětic až po Hřensko. Bezprostředně po poklesu průtoků byla provedena zaměření úrovně dna a navazující hodnocení změn nánosů v korytě toku. Na základě těchto výsledků byly operativně nasazeny vlastní kapacity na řešení nejkritičtějších lokalit, aby mohl být provoz na vodní cestě obnoven v co nejkratším možném čase.

Současně byla provedena kontrola plavebního značení a zajištěno provizorní vyznačení plavební dráhy. Rovněž došlo k provizornímu zprovoznění plavebních komor. Tato opatření byla klíčová pro rychlé obnovení funkčnosti Labské vodní cesty a zajištění její provozuschopnosti alespoň v omezených parametrech.



Ochranný přístav Děčín Rozbělesy

Nezávisle na prvotních zabezpečovacích pracích, které byly zahájeny bezprostředně po povodni, byla provedena místní šetření zaměřená na zjištění a zaprotokolování rozsahu povodňových škod. Během těchto šetření byly zaznamenány škody na korytech vodních toků i na vodních dílech, přičemž byl současně vypracován prvotní návrh technického řešení pro sanaci těchto poškození. Vzhledem k charakteru a rozsahu škod však není možné zajistit jejich úplné odstranění pouze z vlastních prostředků Povodí Labe. Jednotlivé projekty na odstranění povodňových škod jsou proto postupně připravovány. Největší škody jsou především spojeny s nánosy vyskytujícími se v plavební dráze, které ovlivňují přípustné ponory plavidel a tím omezují plavbu. Povodňové průtoky navíc zasáhly do období plánovaných odstávek vodních děl a realizace akcí financovaných prostřednictvím Státního fondu dopravní infrastruktury.

Z hlediska znovuzprovoznění labské vodní cesty byly mimo kontrolu plavebního značení a postupné uvádění vodních děl do provozu zahájeny práce na zdokumentování objemu nánosů v plavební dráze a ověření plavebních hloubek. Od Hřenska po VD Brandýs nad Labem bylo měření prováděno speciálním měřicím plavidlem Střekov a nad vodním dílem Brandýs nad Labem pomocí profilování. Současně jsme podpořili kolegy ze SRN, kdy jsme pomáhali s obnovou plavebního značení v úseku Dráždany až státní hranice. Důvodem byla neprůjezdnost Labe v Drážďanech pro mechanizaci správcе způsobená spadlým mostem.

Na základě vyhodnocení měření byla již 28. září 2024 otevřena vodní cesta s následujícím omezením:

- Hněvice (ř. km 825,00) až Dolní Beřkovice (ř. km 830,00): ponor 130 cm
- VD Obříství (ř. km 843,50) až VD Brandýs nad Labem (ř. km 864,50): ponor 100 cm,
- VD Brandýs nad Labem (ř. km 864,50) až Přelouč (ř. km 949,10): ponor 80 cm
- VD Přelouč (ř. km 951,20) až Kunětic (ř. km 973,50): ponor 70 cm

Povodí Labe, státní podnik bezprostředně po povodni a vyhod-



Ochranný přístav Děčín-Rozbělesy během povodně dne 19. září 2024



VD Přebouč v průběhu povodně

nocení škod připravil harmonogram prací vlastní techniky zaměřený na postupné zvyšování ponorů. Prioritními cíli byly především zvýšení ponorů na regulovaném úseku, provizorní odstranění nánosů u vjezdů do bazénů ochranných přístavů a napojení na vltavskou vodní cestu. Díky nasazení vlastní mechanizace se podařilo vodní cestu v krátkém čase po poklesu povodňových průtoků, byť s omezeními, zprovoznit, ale i nadále probíhají práce na úplném odstranění všech omezení. Naším cílem je do března 2025 zvýšit maximální ponory na 180 cm a ve druhé polovině roku 2025 zvýšit ponory na požadované parametry vodní cesty.

Povodňové škody

Terénní prohlídky byly provedeny na 37 tocích v rámci území působnosti Povodí Labe. Celkem byly identifikovány škody za 785 864 tis. Kč, ale rozsah škod může být upraven, protože v některých případech byl určen odborným odhadem (především u nánosů) a některé případně vzniklé škody nebylo možné v požadovaných termínech odpovědně zmapovat. Tyto škody se tak budou upřesňovat v budoucnu na základě zaměření a průzkumů.

Závěr

V září 2024 byla většina území České republiky zasažena významnou povodňovou situací srovnatelnou s historickými povodněmi v letech 1997 a 2002. Povodeň 9/2024, stejně jako každá větší povodeň, znamenala, a i po jejím odeznění ještě řadu měsíců bude znamenat, pro Povodí Labe, státní podnik, významné zatížení jak z hlediska nasazení vysokého počtu pracovníků v operativním režimu, tak z hlediska financování následného odstraňování povodňových škod a realizace navržených opatření. Opakovaně se ukázalo, že vodní nádrže, ve kterých lze hospodařit s vodou, jsou jediným operativně použitelným nástrojem pro řešení či alespoň zmírnění dopadů extrémních povodní. Významně pozitivní přínos pro ochranu zejména zastavěného území měly i stavby protipovodňové ochrany.

Seznam použitých zkratk:

ČHMÚ – Český hydrometeorologický ústav • LVC – Labská vodní cesta • VD – vodní dílo • PPO – protipovodňová ochrana SPA – stupeň povodňové aktivity • SRN – Spolková republika Německo • SN – suchá nádrž • VPK – velká plavební komora



Těžba nánosů na dolním Labi

Povodeň v září 2024 v území povodí Vltavy

RNDr. Petr Kubala – generální ředitel Povodí Vltavy, státní podnik

Letos v září zasáhla naše území povodeň, která svým průběhem a následky předčila v mnohém katastrofální povodně v letech 1997 na Moravě a ve Slezsku a v některých aspektech připomínala v území povodí Vltavy povodeň z roku 2002.

Na její vyhodnocení již práce probíhají, a tak je ještě brzy na jakékoliv zásadní závěry, nicméně se Vás pokusím stručně seznámit jak s průběhem povodně v území státního podniku Povodí Vltavy, tak s pohledem člověka, který byl přímo účasten jednání ústřední povodňové komise, ústředního krizového štábu, povodňové komise Jihočeského kraje a dalších jednání, včetně komunikace s médii. Současně se zmíním i o uzavření a obnovení plavby, v souvislosti s povodní, na Vltavské vodní cestě.

Předpovědi ČHMÚ a příprava na povodeň

V pondělí 9. září 2024 se začaly v médiích poprvé objevovat zprávy o tom, že dle určitých informací se na Česko ženou významné srážky a hrozí povodně, stejně jako v některých částech Německa. V úterý 10. září 2024 jsem měl osobní telefonát od ředitele ČHMÚ, stejně jako generální ředitelé ostatních státních podniků Povodí, kde jsem byl informován, že předpovědní modely ukazují s vysokou pravděpodobností „velký průšvih“, který se blíží povodňové situaci v letech 1997 a 2002 s tím, že se sice předpovědi ještě upřesňují, ale abychom byli připraveni. Z preventivních důvodů jsme ve státním podniku Povodí Vltavy učinili určitá opatření, která spočívala zejména:

- v okamžitém prověření komunikace našich zaměstnanců, kteří jsou členy povodňových komisí s příslušnými povodňovými komisemi,
- v informování obcí, kde mají vybudovaná opatření na ochranu před povodněmi, aby si prověřili dostupnost nejen osob, ale všech dalších náležitostí potřebných k jejich případné aktivaci,
- ve spuštění interních mechanismů a postupů k zajištění případné aktivace opatření na ochranu před povodněmi na státním vodohospodářském majetku v naší správě, technickobezpečnostního dohledu nad vodními díly, přípravě na případné zastavení plavby na Vltavské vodní cestě a podobně.

Dále jsme čekali na vyhodnocení situace v ČHMÚ, který 11. září 2024 vydal první výstrahu na extrémní srážky pro dny 12. – 15. září 2024 pro celé území ČR s výjimkou západních a severozápadních Čech. Na základě této výstrahy jsme začali činit další opatření, jako třeba zvyšování retenčních prostorů v našich vodních nádržích, ve vazbě na aktualizované předpovědi ČHMÚ.

Je třeba vzít v úvahu, že výše uvedená opatření se realizovala v době, kdy ještě vůbec žádné srážky nebyly. Na jednu stranu to bylo poprvé, kdy předpovědi ČHMÚ byly takto včasné, na druhou stranu ve čtvrtek, v pátek, když v podstatě ještě nepřelo, zaznívaly hlasy, zda to vše nebylo zbytečné a zda nejde o „mediální záležitost ve vazbě na blížící se krajské volby...“. Jak ukázaly následující dny, zbytečné to nebylo, naopak.

Funkce vodních nádrží a opatření na ochranu před povodněmi v povodí Vltavy v průběhu povodně

Vodní nádrže, nejen v povodí Vltavy, sehrály zásadní pozitivní roli v průběhu této povodně. Výchozí stav pro snižování hladin ve vodních nádržích z důvodu zvyšování jejich retenčních prostorů k zachycení a transformaci povodňových průtoků ve vazbě na výstrahu ČHMÚ a dále aktualizované předpovědi byl relativně dobrý, protože s ohledem na dané období a na relativně suché období koncem léta měly vodní nádrže Lipno I a Orlik částečně snížené hladiny. Snižování hladin pokračovalo až do doby začátku povodně.

Protipovodňová opatření na dolním toku Vltavy, spočívající v uzavření protipovodňového uzávěru na Čertovce a zastavení plavby na Vltavské vodní cestě mohly být provedeny prakticky ještě před nástupem povodně. Na dolním toku Vltavy nebyla překročena hodnota průtoku 1000 m³/s.

VD Lipno I – před povodní byl vytvořen volný objem v nádrži cca 103 mil.m³.

Kulminační přítok o velikosti 204 m³/s (Q₁₀ v profilu hráze 172 m³/s, Q₂₀ 220 m³/s) transformován na 20 m³/s, což je výrazně menší než Q₁ (42 m³/s). V sestupné větvi povodně byl zvýšen odtok po 4 dny na 30 m³/s. Hladina v nádrži se zvedla přibližně o 1,24 m a zadržen byl objem cca 52,3 mil m³. Retenční prostor nádrže nebyl využit, povodeň byla zachycena v zásobním prostoru nádrže.

VD Římov – povodňový přítok do nádrže začal prudce narůstat během noci z pátku 13.září na sobotu 14.září 2024. Kulminoval v noci ze soboty na neděli 15.září, kdy dosáhl hodnoty cca 240 m³/s. (Q₁₀ 157 m³/s, Q₂₀ 210 m³/s, Q₅₀ 293 m³/s). Poté klesal. Během pondělí 16.9. začalo opět pršet a přítok vystoupal až na hodnotu cca 190 m³/s v ranních hodinách úterý 17.9. Odtok z nádrže během povodně nepřekročil hodnotu 150 m³/s.



Vodní dílo Hněvkovice poprvé naplno využilo upravené bezpečnostní přelivy pro převádění velkých vod

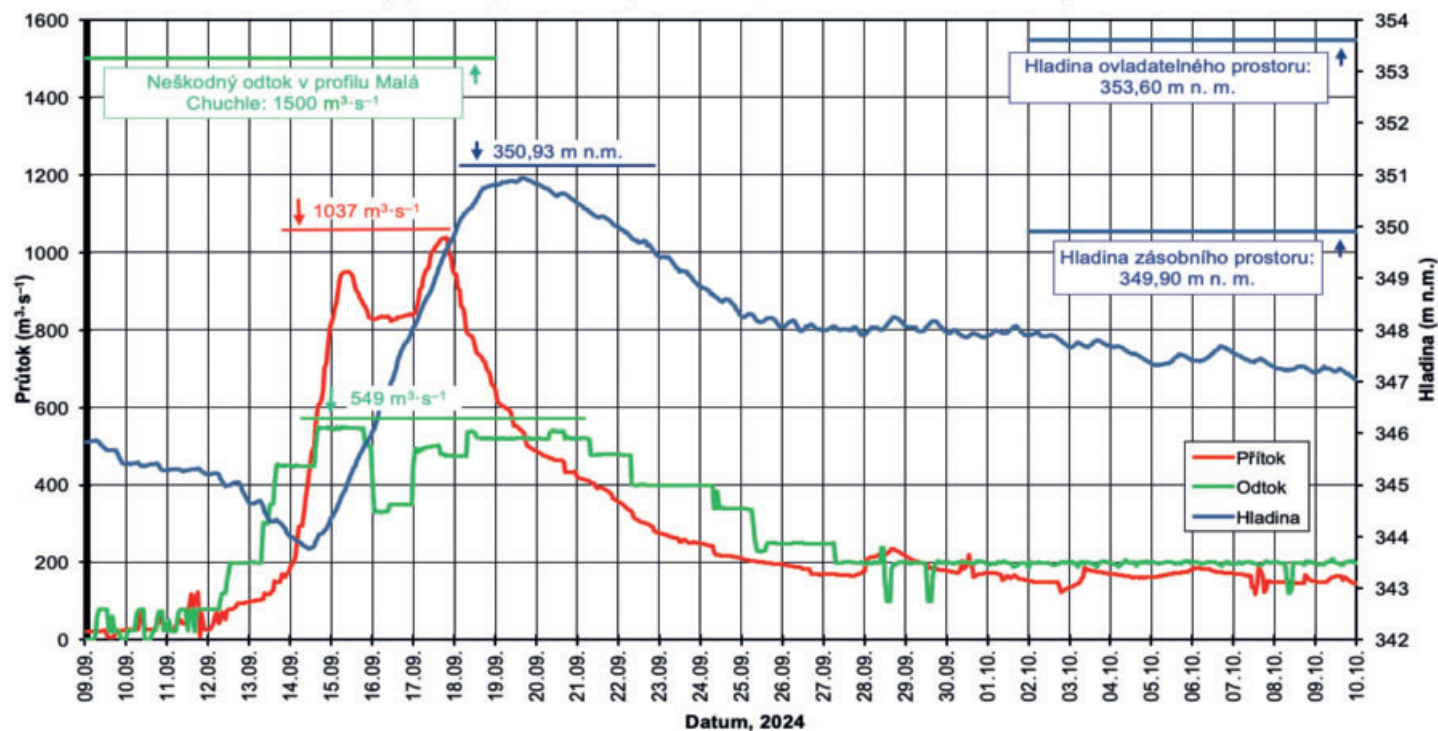
VD Husinec – přítok do nádrže začal prudce stoupat v pátek 13.září 2024 večer a kulminace dosáhl v sobotu 14.září 2024 večer na hodnotě cca 73 m³/s (Q₅ 60 m³/s, Q₁₀ 80 m³/s) a následně začal klesat. V pondělí 16.září 2024 začal opět přítok stoupat. Během tohoto druhého vzestupu přítoku došlo k naplnění nádrže a byl vyrovnán přítok s odtokem na hodnotě cca m³/s. Tato hodnota odtoku byla zároveň největším dosaženou hodnotou na VD Husinec během této povodně.

VD Orlík – před povodní byl vytvořen volný objem v nádrži cca 220 mil.m³. Kulminační přítok změřený limnigrafy byl velikostí 929 m³/s. Bilanční přítok do nádrže byl 1020 m³/s. Bilanční přítok do kaskády od VD Hněvkovice po VD Vrané (včetně Sázavy) byl přes 1100 m³/s po dobu 3 dní. Maximální odtok z profilu Slapy (nad soutokem se Sázavou) byl 560 m³/s – zvýšeno do sestupné vlny povodně. V průběhu kulminace došlo ke snížení odtoku na dobu 24 hodin z 550 m³/s na 350 m³/s, z důvodu kulminace středního Labe v profilu soutoku s Vltavou. Poté došlo opět ke zvýšení na 500 m³/s a 560 m³/s. Hladina v nádrži se zvedla přibližně o 7,15 m a zadržen byl objem cca 155,1 mil m³. Retenční prostor nádrže byl díky předvypouštění využit z cca 1/3 jeho celkového objemu.



Zmodernizovaný jez v Českém Krumlově umožnil významně snížit hladinu řeky Vltavy v centru města

VD Orlík – povodeň září 2024
Časový průběh přítoku vody do nádrže, odtoku z nádrže a hladiny v nádrži



Další pozitivní roli při této povodni sehrála v povodí Vltavy vybudovaná opatření na ochranu před povodněmi. Postupně, dle aktualizovaných předpovědí a průběhu povodně, byla v našem povodí včas aktivována opatření na ochranu před povodněmi, zejména v Českých Budějovicích, Českém Krumlově, Bechyni, Plané nad Lužnicí, Soběslavi, Veselí nad Lužnicí, Zruči nad Sázavou, Sázavě nad Sázavou a v Hlavním městě Praze. Všechna tato opatření na ochranu před povodněmi v případě jejich zapojení při povodni fungovala bezchybně a plnila svoji funkci. Jedná se o opatření na ochranu před povodněmi vybudovaná v rámci programu Ministerstva zemědělství Prevence před povodněmi I. – IV. Přehled všech takto realizovaných opatření na ochranu před povodněmi a jejich zapojení v povodí Vltavy při zářijové povodni do funkce je uveden v mapce v textu.

Průběh povodně v povodí Vltavy

Nejvíce zasažené území touto povodní bylo území jižních Čech, zejména povodí Malše, Lužnice a Blanice. Dále bylo za-

saženo částečně povodí Sázavy, včetně povodí Želivky. Pokud se týká **dolního úseku Vltavy od soutoku Vltavy s Berounekou**, tak tam po celou dobu povodně nebyl překročen průtok 1000 m³/s, tudíž nebyl překročen 1. SPA. Tato skutečnost byla dána rozložením a velikostí srážek v rámci našeho povodí. Kdyby se ale naplnila předpověď ČHMÚ, která byla v jednu chvíli až 700 mm srážek v povodí Sázavy, nebo kdyby bylo zasaženo i povodí Berounky, tak by situace na dolním toku Vltavy mohla být výrazně horší, se všemi dopady a důsledky... Povodí Berounky touto povodní v podstatě dotčeno nebylo.

V jižních Čechách se povodeň projevila ve dvou vlnách (v tom vidím určitou analogii s povodní 2002) s tím, že příčné srážky byly zejména v Novohradských horách a následně na Šumavě. Jak jsem uvedl výše, tak dvě povodňové vlny jsou jasně viditelné na průběhu manipulací na vodních dílech Římov a Husinec.

Pokud se týká situace na Lužnici, tak nepříznivou roli sehrály i významné srážky v povodí Lužnice na Rakouské straně. Významný pozitivní vliv při této povodni mělo opatření na ochranu před povodněmi Rozdělovací objekt Novořecké splavy a dále

zejména rybník Rožmberk, ve kterém byla zachycena část povodňových přítoků, v objemu až cca 9 mil. m³. Významnou roli sehrála vybudovaná opatření na ochranu před povodněmi dotčených obcí, jak jsem se již zmínil výše v textu. Postup povodňové vlny na Lužnici byl velmi pomalý, což je dáno charakterem tohoto vodního toku.

Pokud se týká škod na státním vodohospodářském majetku způsobené v povodí Vltavy touto povodní, tak byly vyčísleny na 65 mil. Kč. Jedná se především o poruchy opevnění vodních toků, nátrže, potřebu odstranění sedimentů a zajištění průtočnosti vodních toků a podobně. Zejména na Lužnici nebylo ještě možné, ani k dnešnímu dni, uskutečnit popovodňové prohlídky z důvodu zvýšených průtoků. Ty jsou dány zejména charakterem tohoto vodního toku, jak jsem se již zmínil, tak vypouštění rybníků.

Průběh zastavování a obnovování plavby v jednotlivých úsecích dopravně využívané Vltavské vodní cesty během povodní v září 2024

Plavba byla s ohledem na nástup povodně a s ohledem na aktivaci opatření na ochranu před povodněmi postupně v určitých úsecích uzavírána. Na obnovení plavby jsme pracovali kontinuálně jak klesaly průtoky a bylo možné prověřit funkčnost plavebních komor, zaměřit a vytyčit plavební dráhu po povodni, včetně osazení plavebních bójí. Dále v textu je uvedeno, ve kterých úsecích a v jakém termínu byla plavba na dopravně využívané Vltavské vodní cestě během povodní v září 2024 zastavena a obnovena:



Rozvodněná Vltava narušila rekonstrukci plavební komory Modřany (17. září 2024)

1) Slapy-Třeбенice ř. km 91,60 až Praha-Velká Chuchle ř. km 61,70 zastavení plavby při vodním průtoku v profilu vodočtu Praha-Velká Chuchle 600 m³/s a vyšším

plavba byla zastavena dne 14. 9. 2024
plavba byla obnovena dne 30. 9. 2024

2) plavební komora Praha-Modřany zastavení plavby při vodním průtoku v profilu vodočtu Praha-Velká Chuchle 450 m³/s a vyšším

plavba byla zastavena dne 13. 9. 2024
plavba byla obnovena dne 30. 9. 2024

3) Vltavy Praha-Velká Chuchle ř. km 61,70 až Praha-Jiráskův most ř. km 54,30 zastavení plavby při vodním průtoku v profilu vodočtu Praha-Velká Chuchle 800 m³/s a vyšším

plavba byla zastavena dne 16. 9. 2024
plavba byla **částečně obnovena dne 20. 9. 2024 v úseku Praha – Barrandovský most** ř. km 58,57 až Praha – Jiráskův most ř. km 54,30
plavba v celém úseku byla obnovena dne 26. 9. 2024

4) Praha-Jiráskův most ř. km 54,30 až Praha-Holešovice ř. km 46,00 Zastavení plavby při vodním průtoku v profilu vodočtu Praha-Velká Chuchle 600 m³/s a vyšším,

plavba byla zastavena dne 14. 9. 2024
plavba byla obnovena dne 25. 9. 2024

5) Praha-Holešovice ř. km 46,00 až Mělník ř. km 0,00 Zastavení plavby při vodním průtoku v profilu vodočtu Praha-Velká Chuchle 450 m³/s a vyšším.

plavba byla zastavena dne 13. 9. 2024
plavba byla **částečně obnovena dne 26. 9. 2024 v úseku Praha – Holešovice až PK Podbaba** (pouze horní plavební kanál)
obnoven provoz přívozů dne 25. 9. 2024

6) Převážení plavidel přes VD Orlík a Slapy a proplavování přes PK Kamýk bylo zastaveno dne 14. 9. 2024 a **bylo obnoveno dne 30. 9. 2024.**



Rozvodněná Vltava v Praze – Štítkovský jez

Poznatky z průběhu povodně v září 2024

Předpověď ČHMÚ byla včasná a v podstatě se bohužel naplnila. Od posledních katastrofálních povodní v letech 1997, 2002, ale třeba i povodně 2013 se výrazným způsobem zlepšila hlásná povodňová a předpovědní služba a výpočetní možnosti předpovědí. Spolupráce kolegů z ČHMÚ se státními podniky Povodí byla výborná.

Positivně hodnotím i **činnost povodňových komisí na všech úrovních**. Osobně mohu posoudit skvělou komunikaci s krajskou povodňovou komisí Středočeského kraje a její činnost. Nejvíce jsem byl logicky ve spojení a účasten jednání krajské povodňové komise a krizového štábu Jihočeského kraje. Pan hejtman se ukázal v této situaci jako skutečný krizový manažer a spolupráce s ním i s jeho týmem byla vynikající.

Výborná **spolupráce byla i se starosty povodní dotčených obcí i s kolegy z IZS, zejména s Hasiči**.

Ústřední povodňová komise byla svolána ještě v době, kdy povodeň nebyla a chvíli trvalo, než se vyjasnila její kompetence v době, kdy ještě nebyla povodeň. Následně fungovala konstruktivně. **Ústřední krizový štáb** shromažďoval operativně informace o situaci v jednotlivých krajích na základě informací od zástupců podniků Povodí, Hasičů a hejtmanů dotčených krajů. Následně řešil pomoc při evakuacích, nasazení AČR, PČR využití státních hmotných rezerv atd.

Média byla v průběhu povodně přítomna nepřetržitě jak v terénu, tak na tiskových konferencích zmíněných komisí a **objektivně informovala o aktuální situaci v průběhu povodně**. V rámci státního podniku Povodí Vltavy jsme informace o plánovaných manipulacích a dalších činnostech při povodni pravidelně zveřejňovali na síti X, na FCB i na webových stránkách. S médii jsme tímto aktivně spolupracovali a bylo to ve prospěch široké informovanosti. Myslím, že za kolegy z ostatních podniků Povodí mohu ocenit i zájem a spolupráci při povodni s panem ministrem zemědělství a spolupráci s kolegy ze Sekce vodního hospodářství Ministerstva zemědělství.

Když jsem se po povodních jednou někde zmínil, že na Vltavě jsme měli kliku, tak mi na to bylo řečeno, že to nebyla jenom klika, ale i výsledek toho, kolik práce se od povodně v roce 2002 v oblasti ochrany před povodněmi v našem povodí udělalo a jaký posun obecně nastal v hydrologických předpovědích. Je tedy na místě poděkovat všem lidem, kteří se o to přičinili, a to jak na Ministerstvu zemědělství, ČHMÚ, různých úrovních samospráv i mým kolegům. Někdy, vlastně spíše dost často, to neměli vůbec lehké. Práce na budování opatření na

ochranu před povodněmi musí pokračovat, protože (ač mi číselné řady mnoho neříkají) **z letopočtů 2002, 2013, 2024 mi červeně bliká letopočet 2035. Snad to tak nebude, ale musíme být připraveni...**

Tak jako při každé živelné pohromě dokáže náš národ soucítit s postiženými, a to se projevilo i nyní, zejména ve formě materiální podpory i v počtu dobrovolníků při pomoci v postižených oblastech. S odstupem času však tato podpora postiženým ustupuje ...

Vím, že to říkám často, ale zmíním to znovu: „**když voda stoupá, všichni táhneme za jeden provaz a spolupracujeme, když voda klesne o centimetr, hledá se kdo je viník...**“. Tato situace nastala, stejně jako při minulých povodních i nyní. Mnozí vystupují v médiích s velmi razantními, často nekompetentními výroky, s neznalostí legislativy a tím akorát přitěžují zejména povodni postiženým spoluobčanům a vlévají jim mnohdy „falešnou naději“. Toto je ale téma na samostatný článek.

Povodeň v září 2024 jednoznačně ukázala správnost předpovědi ČHMÚ, značný význam vodních nádrží tam kde jsou, pozitivní ochrannou funkci opatření na ochranu před povodněmi tam kde jsou, skutečnost, že účinnost přírodě blízkých opatření je maximálně do pěti až desetileté povodně, a to v případě že se jedná pouze o jednu povodňovou vlnu. V Jižních Čechách se jasně ukázala synergie pozitivního účinku vodních děl – přehrad, rybníků, rozlivů a technických opatření na ochranu před povodněmi konkrétních obcí. Technická i přírodě blízká opatření na ochranu před povodněmi mají každé svůj význam, v určitém místě a pro určitý účel.

S ohledem na diskuze v období po povodni na téma kdo měl co kdy zajistit, aby nedošlo při takové události ke ztrátám na lidských životech a maximálně efektivně se ochránil majetek občanů i státu, je třeba podotknout, že **stát v žádném případě nezajišťuje dle platné legislativy ochranu před povodněmi. Ta je v kompetenci obcí, fyzických a právnických osob. Stát těm obcím, které mají zájem budovat opatření na ochranu před povodněmi zajišťuje podporu, a to právě v rámci zmíněného programu Ministerstva zemědělství Podpora před povodněmi**, který funguje již od povodni v roce 1997.

Poučme se z této povodně a spolupracujme. Nic není černobílé. Povodeň je přírodní jev, kterému nejde zabránit. Můžeme akorát připravovat taková opatření, která mohou snížit její negativní dopady. Je nutné si připustit, že před extrémními srážkami v určitých lokalitách se ochránit nelze. „**Nepřipravujme se na povodeň, která byla, ta příští bude určitě jiná...**“ připomínám na závěr slova pana prof. Ing. Vojtěcha Broží, DrSc.



Téměř vyklizená (evakuovaná) zdrž Helmovského jezu v Praze (18. září 2024)

Vyhodnocení zářijové povodně na Baťově kanále a vodní cestě na řece Moravě

Ing. Martin Zábrana – vedoucí provozního úseku závodu Střední Morava, Povodí Moravy, s.p.

Zářijová povodeň roku 2024 způsobila značné komplikace také na moravské vodní cestě – Baťově kanálu. Povodí Moravy, jako správce Baťova kanálu (vodní cesty řeky Moravy a vnitrozemského průplavu Otrokovice – Rohatec), bylo nuceno přistoupit k dočasnému zastavení plavby, aby zajistilo bezpečnost lodní dopravy i infrastruktury, a to na základě konzultace se Státní plavební správou (SPS). Přerušení provozu bylo vyvoláno jak vysokými průtoky, tak zvýšeným výskytem spláví, naplavenin v rejdách plavebních komor i nebezpečím pádu stromů, které by mohly způsobit nehody nebo zablokovat plavební dráhu. Ihned po průchodu velkých vod zahájilo PM kontroly břehových porostů a s poklesem hladin také zabezpečovací práce, odstraňování

plavenin a sedimentů, obnovu funkčnosti plavebních komor a postupné otevírání jednotlivých úseků vodní cesty.

Zastavení plavby

Plavba byla zastavena v úseku mezi Otrokovicemi a Rohatcem z bezpečnostních důvodů tak, aby se předešlo potenciálním rizikům pro návštěvníky, plavidla i vodohospodářská zařízení. Kulminační průtok v řece Moravě v celém úseku vodní cesty výrazně překročil třetí stupeň povodňové aktivity a dosahoval hodnot přibližně 40leté vody (Q40). Voda ohrožovala elektrotechnologii a ovládací mechanismy plavebních komor.

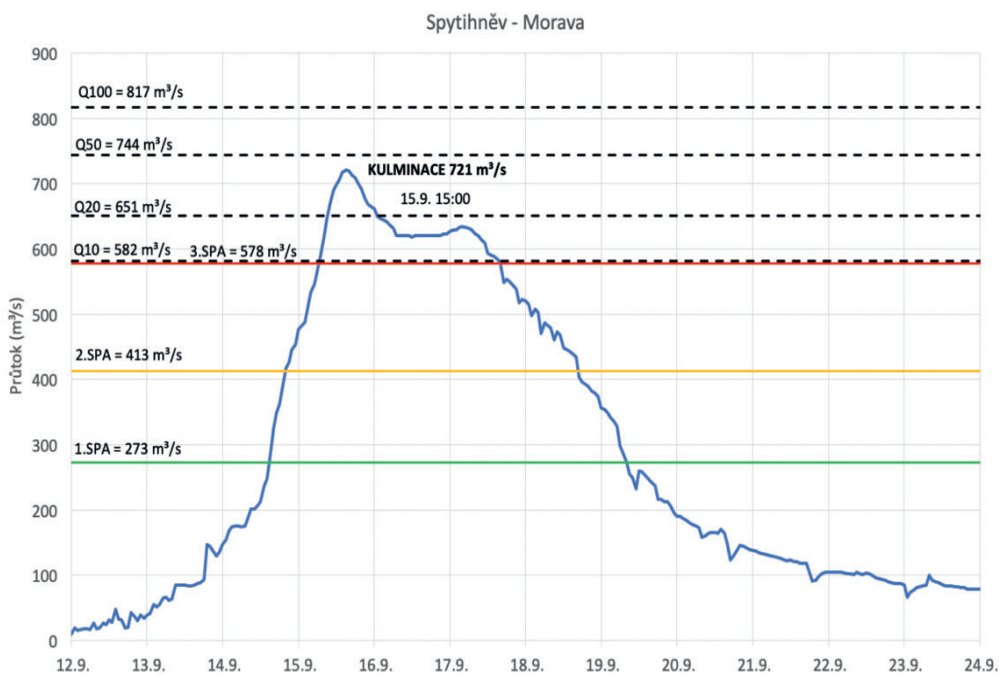
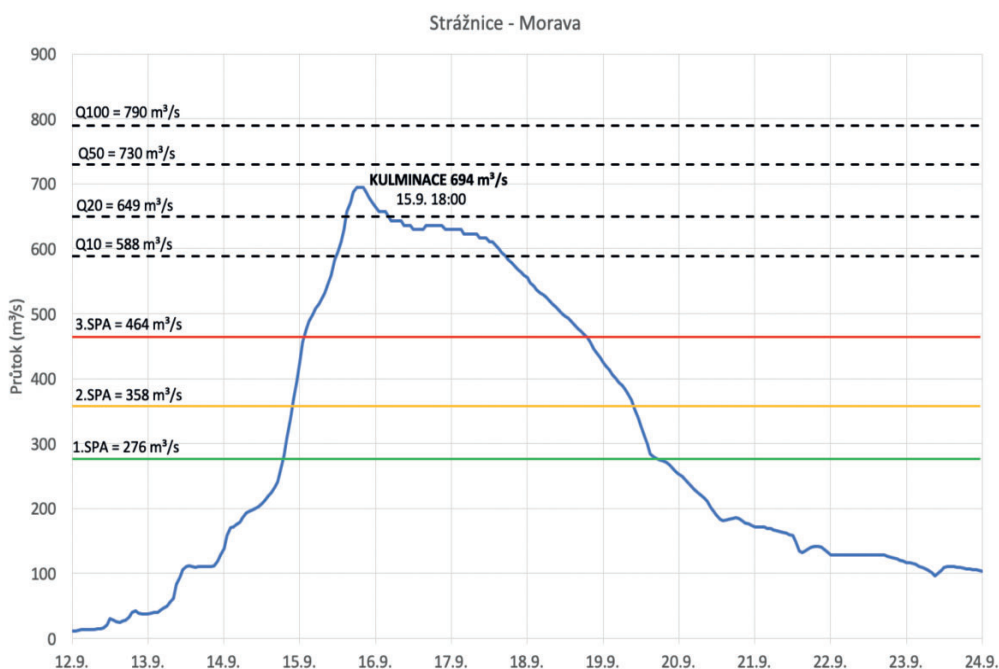
Ihned po opadnutí povodně se z různých stran objevily otázky, proč je vodní cesta uzavřená, když z pohledu průtoků daných manipulačním řádem je plavba již možná.

Je ovšem třeba si uvědomit, že průchod velkých vod v případě vodní cesty neznamena jen komplikace na objektech vlastní vodní cesty, kdy je nutné prověřit a zajistit funkčnost plavebních komor, a obnovit plavební parametry včetně alespoň základního odstranění plavenin a sedimentů. Toto nelze provést na celém úseku najednou, a navíc tyto práce na řece Moravě lze bezpečně provádět až při poklesu průtoku pod limitní hranici 50 m³/s. Nedílnou součástí Baťova kanálu jsou i břehové porosty, jejichž stav je v podobných situacích, zejména v případě podmáčení dlouhotrvajícími dešti, před znovuootevřením vodní cesty vždy nutno zkontrolovat a případně zabezpečit. Jejich pád na plavidlo by měl fatální následky.

Opatření pro znovu zprovoznění

Bezprostředně po opadnutí vody Povodí Moravy přistoupilo k prověřování jednotlivých úseků Baťova kanálu. Kromě kontroly samotných plavebních parametrů, jako je hloubka a šířka plavební dráhy, se prověřovaly zejména břehové porosty, u nichž hrozilo, že padající stromy mohou ohrozit bezpečnost lodní dopravy. Naši zaměstnanci vyklidili z plavební dráhy napadané větve, odstranili nahromaděné naplaveniny z rejd, pokáceli nahnuté stromy a důkladně otestovali funkčnost plavebních komor v jednotlivých úsecích.

V rámci čištění se nám opět osvědčilo pracovní plavidlo Jožin, které bylo nasazeno zejména na odstraňování povodňových nánosů u křížení kanálu s Veličkou ve Strážnici, a následně na křížení s Moravou ve Vnorovech. To umožnilo otevřít úsek mezi plavebními komorami Vnorovy II a Petrov, kde byla poté opět povolena plavba. Podobná opatření byla prove-





Zaplavená dolní rejska plavební komory Nedakonice



Pád stromu u plavební komory Nedakonice



Zaplavená plavební komora Nedakonice

dena i na dalších částech kanálu, kde probíhalo odtěžování naplavenin a důkladné testování technologických zařízení.

Od 27. září 2024 (tedy 7 dní od poklesu průtoku na LG Spytihněv na hodnotu 100 m³/s – průtok umožňující plavbu) byly zpřístupněny následující úseky Bažova kanálu:

- od přístaviště Skalica po Výklopník (km 0,900 – 2,570)
- od PK Petrov po PK Vnorovy II (km 5,768 – 12,994)
- od PK Vnorovy I po PK Uherský Ostroh (km 13,225 – 22,264)

- od PK Staré Město po PK Spytihněv (km 36,117 – 43,877)
- Na některých plavebních komorách platil zvláštní režim. Například plavební komora Veselí nad Moravou byla provozována bez obsluhy a průjezd zde byl možný pouze po předchozím informování správce vodní cesty. Tento úsek byl otevřen hlavně pro umožnění zazimování plavidel v přístavu Veselí nad Moravou či jejich vytažení z vodní cesty. Plavební komory Huštěnovice a Babice pak zůstaly v provozu podle platného rozvrhu komorování.

Podstatně složitější situace byla v říčních úsecích Moravy, kde stále vysoké průtoky znemožňovaly důkladné vyčištění rejd plavebních komor a zabezpečení jejich plné funkčnosti. Kvůli tomu proto v dané situaci nebylo možné propojit říční a kanálové úseky. Obnovou navíc muselo projít i plavební značení poškozené povodně. I zde vše probíhalo postupně, a to v závislosti na stavu vody.

Prakticky celá vodní cesta byla znovu průjezdná (pouze s drobnými omezeními) od 9. října.

Výhled do budoucna a závěrečná opatření

Povodeň znovu ukázala, jak důležitá je prevence a rychlá reakce na povodňové situace. Díky systematickému přístupu, důsledné koordinaci s SPS a rychlým zásahům se podařilo minimalizovat následky povodně ze září 2024 a v relativně krátké době obnovit provoz na Bažově kanále.

Bažův kanál tak i nadále zůstal atraktivní a bezpečnou destinací pro rekreační i komerční plavbu, přičemž Povodí Moravy věnuje maximální úsilí zajištění ochrany plavidel, plavebních komor a příbřežních zón.



Staveniště plavební komory Rohatec/Sudoměřice po opadnutí vody

Informace o povodni 09/2024 na území, které spravuje Povodí Odry, státní podnik

Ing. Břetislav Tureček – technický ředitel státního podniku Povodí Odry

Území ve správě státního podniku Povodí Odry bylo v období od čtvrtku 12. 9. 2024 do neděle 15. 9. 2024 postiženo katastrofálními povodněmi. Povodeň byla ze synoptického hlediska způsobena tlakovou níží nad Benátským zálivem, která postu-

povala severovýchodním směrem do oblasti Malopolska po tzv. meteorologické dráze Vb. V týlu této tlakové níže přitom docházelo ve velkých výškách k tzv. střihovému proudění vzduchu, pohybuujícímu se ve směru proti hodinovým ručičkám, a k vypadávání mimořádných srážek, které byly navíc navyšovány v důsledku návětrných efektů pohoří Jeseníků a Beskyd. Za uvedené 4denní období byly naměřeny srážkové úhrny převyšující v Jeseníkách místy i 500 mm (Pomezí 531 mm, Rejvíz 502 mm), a téměř 300 mm v Beskydech (Javorový vrch 291 mm, Lysá hora 288 mm) a v oblasti Ostravsko-Karvinské pánve (Dětmarovice 291 mm, Slezská Ostrava 282 mm). Podle vyhodnocení Českého hydro-meteorologického ústavu byla překonána historicky největší naměřená srážka v České republice na stanici Nová Louka v Jizerských horách (345 mm), kdy bylo na měřicí stanici Švýcárna (prakticky rozvodnice mezi povodím Moravy a povodím Odry) naměřeno 386 mm/24 hodin. Za tyto 4 dny vypadlo na povodí Odry 1,46 miliard m³ vody.

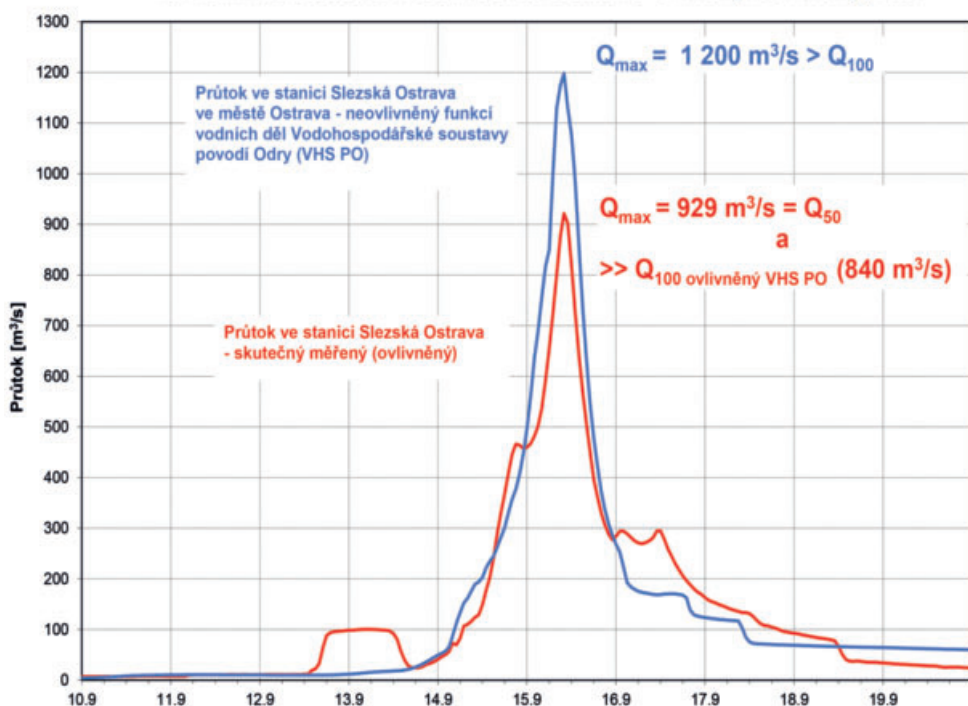
Tyto nevídané srážky vyvolaly jako odezvu extrémní povodňové vlny ve vodních tocích. V některých částech povodí Odry nelze ani hovořit o povodni, ale přímo o katastrofě. Nejhorší situace nastala na tocích gravitujících do Odry v Polské republice prostřednictvím Kladské Nisy v okrese Jeseník, části Olomouckého kraje. Pro názornost stoletá voda na řece Bělé v profilu státních hranic je ČHMÚ stanovena na 270 m³/s, kulminace povodně v roce 1997 byla vyhodnocena na hodnotě 335 m³/s a při povodni 09/2024 bylo měření průtoků v měřicí stanici přerušeno jejím zničením na hodnotě 381 m³/s. Stopy letošní povodně jsou cca o 1 metr výše, než v roce 1997, a lze usuzovat na kulminační průtok ve výši až 500 m³/s. Vyhodnocení N-letostí u těchto zasažených toků se odhadem může pohybovat v intervalu Q₁₀₀ až Q₁₀₀₀. Neméně dramatická situace byla na řekách, které do Polska gravitují přes Bohumín, zejména na Opavě, Opavici a na dolním toku Odry. Na horní Opavě průtoky překonaly významně 100leté vody, a nad a okolo hodnot 100letých průtoků kulminovaly řeka Odra od Ostravy-Svinova po soutok s Olší v Bohumíně, Lubina, Bílovka, Ondřejnice, Ostravice od Frýdku-Místku po Ostravu, Lučina v Ostravě – Radvanicích, Stonávka, Petrůvka nebo Olše od Českého Těšína po ústí. Kupříkladu na Odře v Ostravě byl nad soutokem s Opavou předběžně více než 1,1 ná-

Transformace povodňové vlny 10.9. - 16.9.2024
Vodní díla SLEZSKÁ HARTA a KRUŽBERK



Tlumení povodňové vlny ze září 2024 kaskádou nádrží Slezská Harta a Kružberk na řece Moravici

Průběh povodňové vlny 10.9. - 19.9.2024
na vodním toku Ostravice ve stanici Slezská Ostrava - ovlivněný/neovlivněný průtok



Graf průtoků Ostravice v Ostravě za povodně ze září 2024

Schéma Vodohospodářské soustavy povodí Odry

(funkce zásobní, minimální průtoky v tocích, rekreace a energetika)

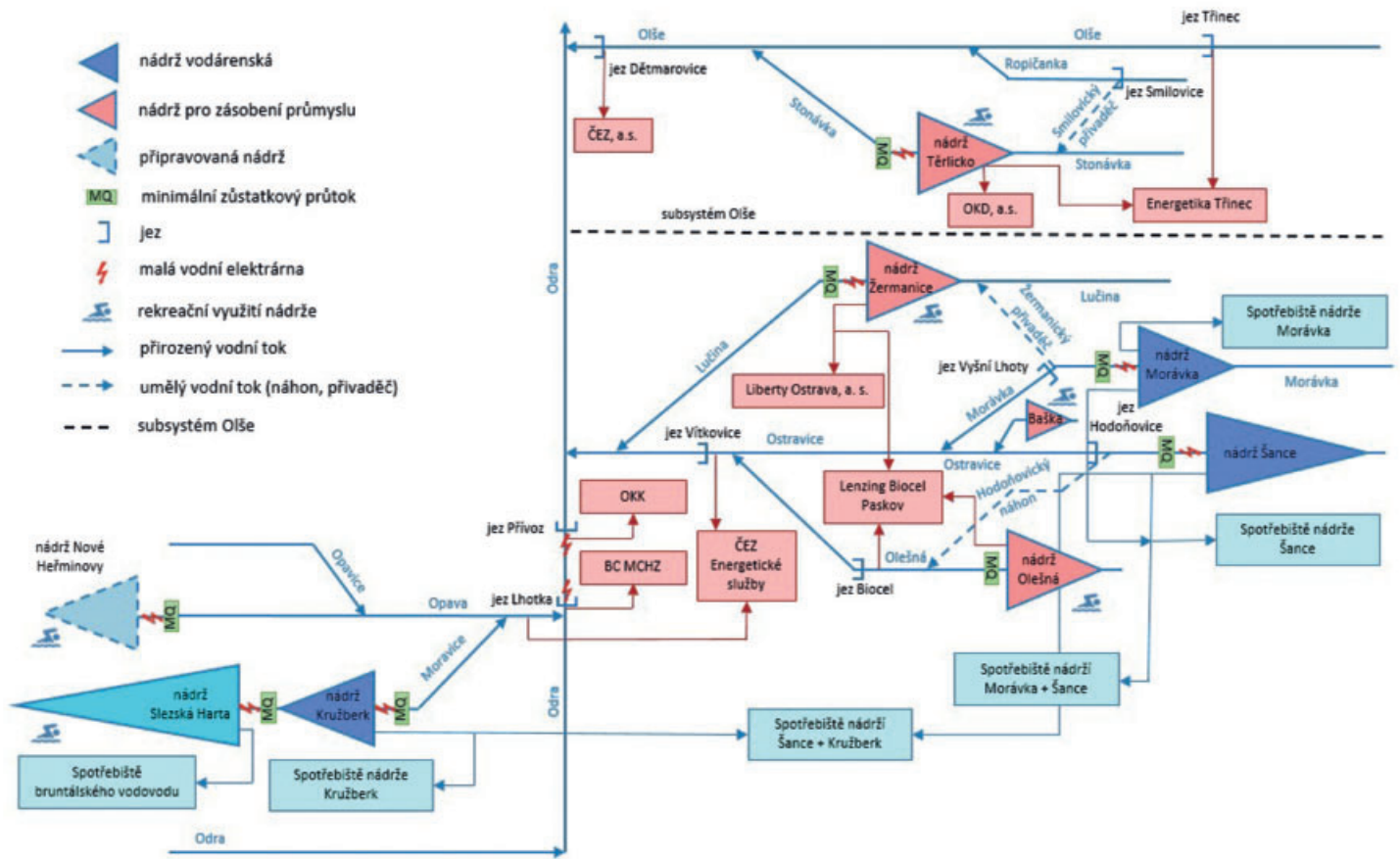


Schéma Vodohospodářské soustavy povodí Odry s navrženým VD Nové Heřminovy

sobně překročen návrhový průtok pro ochranné říční hráze a na Odře pod soutokem s Opavou pak více než 1,5 násobně. Samozřejmě výsledné validované hodnoty kulminačních průtoků budou pro toky v povodí Odry stanoveny v rámci Zprávy o povodni 09/2024 Českým hydrometeorologickým ústavem ve spolupráci se státním podnikem Povodí Odry a odbornými vysokoškolskými pracovišti, např. ČVUT v Praze. Odhadem bylo záplavou postiženo kolem 120 tisíc obyvatel, tj. cca 10 % obyvatel žijících v povodí Odry, a z toho jich muselo být 15 tisíc evakuováno. O zcela mimořádné významnosti povodně svědčí překonání limitu pro „extrémní povodeň“, zavedeného ČHMÚ, ve 38 měřicích profilech na tocích v povodí Odry.

Na středěční výstrahu ČHMÚ ze dne 11.9.2024 jsme zareagovali přiměřeným předpouštěním nádrží, které bralo v potaz i možnou dobu vypouštění vod s ohledem na bezpečnost občanů pohybujících se kolem řek a stav naplněnosti nádrží ve vazbě na plnění jejich dalších účelů. Výsledkem operativního řízení bylo, že nádrže tlumily ve svých volných zásobních a ochranných prostorech kulminační přítoky na minima: kaskáda VD Slezská Harta a Kružberk na řece Moravici ze 183 m³/s na 1,5 m³/s, VD Šance na Ostravici z 228 m³/s na 3 m³/s, VD Morávka na Morávce z 143 m³/s na 1 m³/s, VD Žermanice na Lučině z 135 m³/s na 1 m³/s a VD Těrlicko na Stonávce z 174 m³/s na 1 m³/s.

Již nyní lze učinit předběžný závěr, že povodeň 09/2024 byla v povodí Odry mocnější a ničivější než povodeň 1997. O síle povodně 09/2024 svědčí i výše škod na tocích a vodních dílech našeho podniku, které byly stanoveny na částku přes 6 miliard Kč.

Opatření v povodí horního toku řeky Opavy s klíčovým prvkem, údolní nádrží Nové Heřminovy

Povodí Odry, státní podnik, jako pověřený investor připravuje vodní nádrž Nové Heřminovy s předpokladem jejího zhotovení v letech 2027 až 2033. Vodní dílo Nové Heřminovy je součástí souboru protipovodňových opatření v povodí horní Opavy

podle usnesení vlády České republiky z roku 2008 a dalších navazujících usnesení. Soubor dále obsahuje malé vodní nádrže, úpravy toku Opavy, měřicí stanice, a také přeložku silnice I/45 kolem zátohy údolní nádrže, kterou připravuje Ředitelství silnic a dálnic. Soubor protipovodňových opatření byl rozdělen do 8 celků, z nichž 5 celků se bude dále hodnotit, a jsou to Nádrž Nové Heřminovy (Celek 1), Opatření na vodních tocích (Celek 2), Rozšíření monitorovací sítě (Celek 3), Suché nádrže (Celek 4), Úpravy v krajině (Celek 5) a Přeložka silnice I/45 (Celek 8).

Přeložku silnice I/45 kolem zátohy nádrže Nové Heřminovy, jejímž účelem je převést silniční dopravu z této páteřní komu-



Ostrava ve Frýdku-Místku za povodně ze září 2024

nikace mezi obcemi Zátor a Nové Heřminovy a umožnit tak zapít údolí řeky Opavy vodou, kterou bude zadržovat přehradní hráz, připravuje Ředitelství silnic a dálnic s.p. Pro přeložku je vydáno rozhodnutí o umístění stavby, v současnosti se připravuje projektová dokumentace pro stavební povolení a stavební práce se předpokládají v letech 2027 až 2030. Na dokončení přípravy přeložky včetně majetkoprávního vypořádání a její zhotovení se předpokládá finanční náklad ve výši cca 2,63 mld. Kč.

Suché nádrže byly realizovány a dokončeny v letech 2015–2019, a to Lichnov III, Lichnov V, Loděnice a Jelení, s celkovým retenčním objemem blížícím se 1 mil. m³. Zátopy suchých nádrží jsou realizovány přírodě blízkým způsobem zajišťujícím podmínky pro zadržování vody v krajině, tvořící krajinotvorný prvek a poskytující ideální podmínky pro živočichy. Vynaložené náklady na 4 suché nádrže činily kolem 250 mil. Kč. Tento celek daný usnesením vlády je dokončen. Samostatně byla v rámci komplexních pozemkových úprav zhotovena nádrž Lichnov II s objemem 0,435 mil. m³. Soubor nádrží svým akumulacním prostorem přispívá jak k tlumení regionálních, tak přívalových povodní.

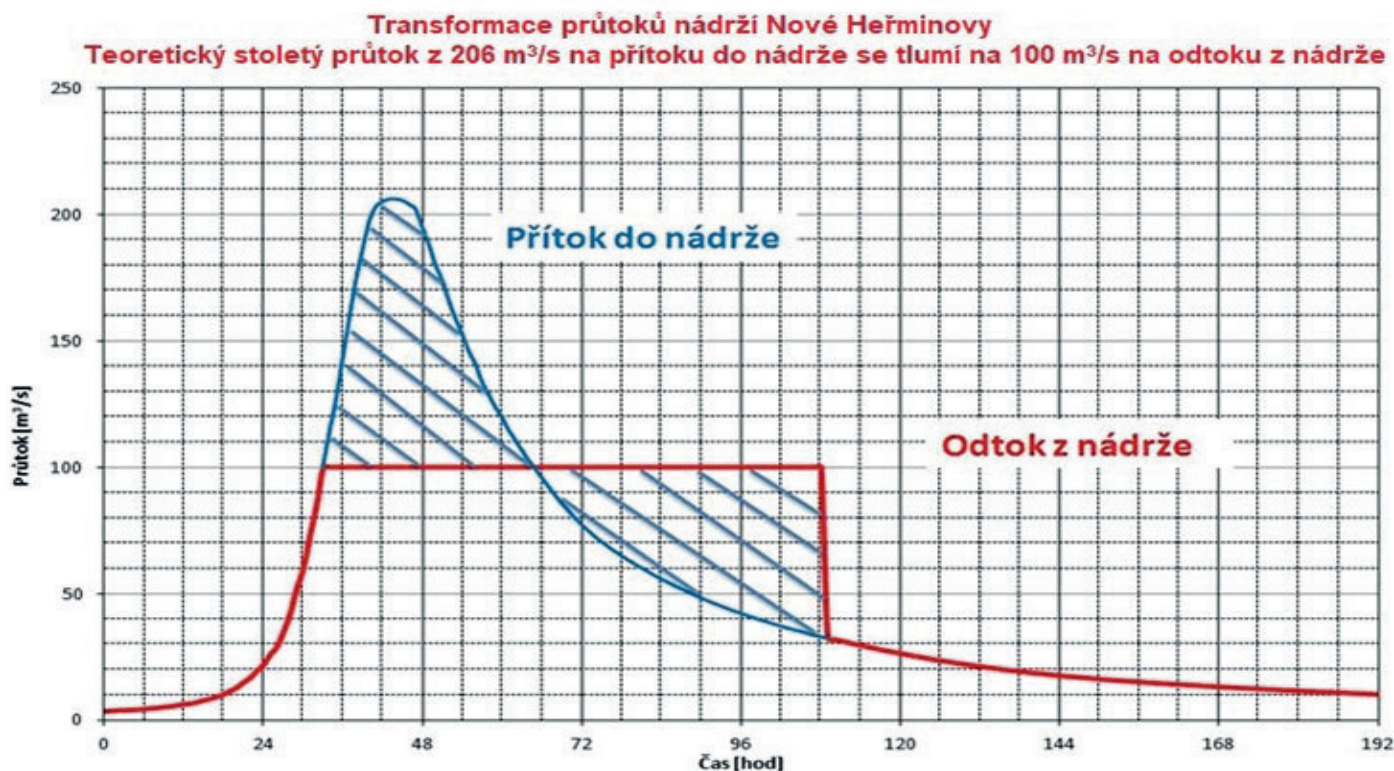
V roce 2014 byla dokončena realizace kompletní sítě stanic (7 limnigrafických stanic a 3 srážkoměrné stanice, z toho 2 v Polsku) monitorujících průtoky, srážky a další ukazatele nezbytné pro provoz budoucí nádrže a navazujících staveb s kontinuálním rádiovým přenosem na Vodohospodářský dispečink Povodí Odry, s.p. Celkové náklady činily 6 mil. Kč. Samostatně byla v roce 2022 dokončena klimatologická stanice, která zajišťuje data pro budoucí vyhodnocení vlivu zátopy nádrže na mikroklima v údolí toku Opavy, s nákladem cca 3 mil. Kč.

V celku Opatření na vodních tocích byly v letech 2019 až 2022 již zhotoveny: opatření v prostoru jezu Kunov na řece Opavě, opatření v úseku pod Krnovem, tj. ochrana českého levobřežního území s výstavbou protipovodňové hráze, která zároveň slouží k zavázání do rostlého terénu proti obtečení níže po vodě modernizované protipovodňové hráze na území Polské republiky, jejímž účelem je ochrana polské obce Bliszczyce. K ochraně zástavby obce Holasovice byla vybudována pravobřežní protipovodňová hráz, která komplexně doplňuje tlumící účinek na přívalové povodně suché nádrže Loděnice na Lipince. Celkově vynaložené náklady na realizaci tohoto celku jsou doposud ve výši necelých 360 mil. Kč.

Z celku Opatření na vodních tocích se nyní soustavně připra-

vuje: úprava toku Opavy pod přehradní hrází a přes Zátor s předpokladem vydání stavebního povolení v roce 2024 a realizací stavby v letech 2027-2030. Je vydáno stavební povolení na realizaci Jezu Brantice a předpokládá se zhotovení pohyblivého vakového jezu s levobřežním odlehčovacím ramenem a rybochodem v letech 2025-2026. Následně k němu může být provedena navazující úprava toku Opavy. Zároveň se bude zahajovat příprava úpravy toku Opavy přes obec Brantice spolu s úseky, které propojí obce Zátor s Branticemi a Brantice s Krnovem - Kostelcem, a to přírodě blízkým způsobem. Po roce 2030 se předpokládá řešení úpravy toku Opavy přes vlastní Krnov, kde VD Nové Heřminovy tlumí velkou stoletou vodu o cca 80 m³/s, a které naváže na investiční záměr a zváží náměty města Krnov. Celková délka úprav toku Opavy činí kolem 15 km. Pro dokončení přípravy a realizaci úprav toku Opavy se odhaduje, že bude nezbytné zajistit finanční prostředky ve výši kolem 1,5 mld. Kč. Náklady na úpravy toku Opavy přes Krnov nejsou s ohledem na časovou odlehlost těchto opatření nyní vyčísleny.

Po přijetí usnesení vlády ČR v roce 2008 lze pro nejdůležitější celek 1 s Vodní nádrží Nové Heřminovy rámcově shrnout tak, že byl zpracován investiční záměr, na který navazovalo provedení projektové dokumentace pro územní rozhodnutí s majetkoprávním vypořádáním, inženýrsko-geologickým průzkumem včetně kopaných sond důlním způsobem, vložení záměru do územně plánovacích dokumentací, plánu pro zvládání povodňových rizik a plánu dílčího povodí horní Odry, provedení matematického modelování, návrhy jednotlivých funkčních celků byly ověřovány fyzikálními modely, provedení stabilitních výpočtů, vodohospodářského řešení, biologických průzkumů, bylo zajištěno posouzení vlivu této stavby na životní prostředí, probíhalo jednání se samosprávami a státní správou a řada dalších činností. Všechny tyto kroky byly završeny vydáním rozhodnutí o umístění stavby vodního díla v červnu 2023. Celkové náklady na přípravu tohoto celku doposud činí 745 mil. Kč. Povodí Odry, s.p. v současnosti intenzivně připravuje další stupeň projektové dokumentace s předpokladem podání žádosti o vydání stavebního povolení v roce 2025. Zároveň se připravuje prováděcí dokumentace. Zahájení přípravných prací lze očekávat na přelomu let 2027 a 2028 a hlavní stavební činnosti pak v letech 2029 až 2032, kdy se zároveň předpokládá zkušební napouštění, resp. zkušební provoz, s následným provedením



dokončovacích prací v průběhu roku 2033. Je představa, že vodní dílo bude uvedeno do běžného provozu včetně zpracování manipulačního řádu a jeho připojení do Vodohospodářské soustavy povodí Odry do konce roku 2033. Celkové náklady na zhotovení VD Nové Heřminovy a souvisejících objektů, vyvolaných investic a majetkoprávní vypořádání jsou stanoveny na základě kumulativního rozpočtu na 4,75 mld. Kč.

Doposud vynaložené finanční prostředky na projekční práce, majetkoprávní přípravu a realizaci Celků 1, 2, 3 a 4 Opatření na horní Opavě činí 1,36 mld. Kč.

Vodní dílo Nové Heřminovy za povodně ze září 2024

Je zřejmé, že vodní dílo Nové Heřminovy by zásadně snížilo povodňové průtoky v údolí toku Opavy a s velkou pravděpodobností v kombinaci s úpravami toku Opavy přes intravilány by zabránilo povodňovým škodám po město Krnov včetně, a zmírnilo povodňové škody ve městě Opava. Na bližší informace o vlivu vodního díla si všichni budeme muset počkat na výsledky uvedené ve Zprávě o vyhodnocení povodně ze září 2024, kterou pro vládu ČR připravuje Český hydrometeorologický ústav, a která by měla být kompletně dokončena v září 2025.



Pohled na Vodní dílo Nové Heřminovy – vizualizace



Pohled z horní vody na obtok zátky nádrže Nové Heřminovy pro zajištění migrační propustnosti – vizualizace

Aktuality Ředitelství vodních cest ČR

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

Další veřejné přístaviště pro malá plavidla na Labi začíná vyrůstat v Nymburce

Malá rekreační plavidla budou moci od příští plavební sezóny využívat nové přístaviště v samém centru Nymburka. Stavbu nového plovoucího mola pro 14 lodí zahájil 30. října 2024 ministr dopravy Martin Kupka s ředitelem Ředitelství vodních cest ČR Lubomírem Fojtů a starostou města Nymburk Tomášem Machem. Veřejné přístaviště umožní zdarma až na 48 hodin vyvázat plavidlo a za poplatek doplnit pitnou vodu nebo připojit loď na elektřinu.

„Díky tomuto novému přístavnímu molu, které vyrůstá v prostoru nymburského ochranného přístavu přímo pod hradbami historického města, dále zahušťujeme síť veřejných přístavišť pro malá plavidla. Přístaviště, systematicky budovaná Ředitelstvím vodních cest, umožňují turistům plavícím se po vodní cestě pohodlně přistát a bezpečně se vyvázat v zajímavých lokalitách. Chceme, aby se na našich vodních cestách turisté cítili dobře a vraceli se tam,“ říká ministr dopravy Martin Kupka.

„V tuto chvíli jsou ještě ve výstavbě přístaviště v Kolíně a Brandýse nad Labem, jejichž dokončení a následné zprovoznění zbrzdila zářiová povodeň i problémy s uskutečněním kolaudace kvůli problémům s digitalizovaným stavebním řízením. S novou plavební sezónou budou ale všechna tři přístaviště, včetně toho nymburského, uvedena do plného provozu. Dokončíme tak první fázi budování veřejných přístavišť pro rekreační lodě na Labské vodní cestě,“ říká Lubomír Fojtů, ředitel Ředitelství vodních cest, které je investorem výstavby a budoucím provozovatelem přístaviště.



Slavnostní zahájení stavby rekreačního přístaviště Nymburk

Přístaviště je konstruováno jako plovoucí. Je složeno z plovoucích pontonů s dřevěnou palubou, které jsou pomocí speciálního mechanismu upevněné ke břehu tak, aby se mohly pohybovat nahoru a dolů v závislosti na kolísání hladiny řeky.

„Na přístaviště pro malá plavidla se těšíme. Přístaviště osobní lodní dopravy, které Ředitelství vodních cest vybuodovalo před dvěma lety u mostu, je hojně využíváno většími výletními loděmi. Dnešní zájem o plavbu ukazuje, že se na veřejné přístaviště pro rekreační lodě netrpělivě čeká,“ říká starosta města Tomáš Mach a dodává: „My zároveň se stavbou přístaviště zrekonstruujeme přilehlé korzo s křižovatkou. Vše bude dokončeno na jaře příštího roku.“

Plovoucí molo bude mít délku necelých 64 m, šířku 2,5 m a se břehem bude propojeno bezbariérovou lávkou. K hlavnímu molu bude připevněno 7 šikmých výložníků, které umožní vyvázání 14 malých plavidel maximální délky 20 m. V případě velké vody nebo mimo plavební sezónu bude možné výložníky sklopit podél mola, aby nepřekážely. Odběr vody a elektřiny do plavidel bude zajištěn pomocí čtyř odběrných sloupků, které se budou ovládat čipovou Přístavní kartou, tak jako na jiných přístavištích Ředitelství vodních cest ČR. Jednotlivé pontony, ze kterých se přístaviště skládá, jsou vyráběny v externích dílnách. Jejich kompletace pak proběhne přímo na vodě, v místě budoucího přístaviště. U dosavadního přístaviště osobních lodí pak bude instalován sloupek pro tankování pitné vody do velkých lodí.

„Zároveň s výstavbou přístaviště budou probíhat také práce na přilehlých komunikacích. Z tohoto důvodu bude průjezd po cyklostezce od října do dubna omezen. Samotné stavební práce byly v říjnu zahájeny výstavbou přípojky vody a elektřiny pro napájení přístaviště. Následovat budou práce na vybudování kotevních bloků mola, do kterých budou uchyceny pohyblivé ramenáty. V říjnu a listopadu proběhne rekonstrukce přilehlé křižovatky a od února do dubna pak oprava cyklostezky vedoucí kolem ochranného přístavu. Veškeré práce probíhají ve spolupráci s městem Nymburk, které je investorem oprav přilehlých komunikací,“ říká Jindřich Tautman, jednatel společnosti STRABAG Water s.r.o., která je zhotovitelem stavby.



Vizualizace rekreačního přístaviště Nymburk

Stavební náklady ve výši 29 mil. Kč bez DPH financuje Státní fond dopravní infrastruktury.

Zahájili jsme stavbu nových čekacích stání pro malá plavidla u plavební komory Hořín

Ředitelství vodních cest ČR spustilo stavební práce na dalších čekacích stáních pro malá plavidla. Ke konci roku 2024 se jich dočká také zdymadlo Hořín na Vltavě. Hořínské plavební komory dnes disponují pouze čekacím stáním pro velké lodě s mohutnými dalbami. Malé rekreační lodě nemají možnost se před komorami při čekání na proplavování bezpečně a pohodlně vyvázat. Stavební práce potrvají tři měsíce a v případě stání v horní vodě tak bude využita podzimní odstávka plavebního kanálu Vraňany-Hořín.

„Hořínské zdymadlo je pro lodě pomyslnou vstupní branou do



Stavba nových čekacích stání pro malá plavidla u plavební komory Hořín (horní rejda, před vypuštěním kanálu)

Vltavy. V minulosti prošlo zásadní úpravou, kdy byl u velké plavební komory v jejím dolním ohlavi instalován zdvižný most zajišťující podjezdnou výšku 7 m. Vysoké lodě tak už nemají problém s proplutím z Labe směrem na Prahu. Malá rekreační plavidla sice bez problémů do komory vpluly i předtím, ale posádky se kvůli absenci možnosti vyvázání v rejdách potýkaly s komplikacemi při čekání na proplavení. To se nyní mění nejen na Hoříně, ale i na dalších vltavských komorách,“ říká Lubomír Fojtů, ředitel Ředitelství vodních cest ČR a vyjmenovává: „Loni jsme vybudovali podobná čekací stání ve Vraném nad Vltavou a téměř hotová jsou čekací stání pro rekreační lodě na plavebních komorách Dolánky a Roztoky.“

Stavba čekacích stání na Hoříně je součástí komplexní iniciativy zlepšení podmínek pro rozvíjející se rekreační plavbu na českých vodních cestách. Možnost pohodlného vyvázání při čekání na proplavení má velký vliv i na bezpečnost plavebního provozu.

„Stavba bude mít na provoz na okolních komunikacích minimální vliv, jelikož většina prací bude probíhat z vody. Pohyb po přilehlé stezce pro pěší a cyklisty ovlivní prakticky jen výstavba čekacího stání v dolní vodě, kde se bude stavět v těsné blízkosti cesty. S její uzavírkou se však nepočítá. Omezení plavby v dolní vodě se dotkne části prostoru čekacího stání pro velká plavidla. To bude označeno signálními znaky zákazu vyvázování s výjimkou plavidel zhotovitele,“ říká Daniel Boďa, vedoucí projektu zhotovitele, společnosti Metrostav DIZ s.r.o.

Čekací stání v horní i dolní vodě budou tvořena řadou vždy devíti ocelových daleb, které jsou od sebe vzdáleny 2,5 m. Daleby budou instalovány vždy na vzdálenějších krajích stávajících čekacích stání pro velká plavidla, aby bylo minimalizováno riziko kolize velkých a malých lodí. Na každé z daleb budou umístěny úvazné prvky pro malá plavidla a vzájemně je propojí ocelová lávka délky 20 m a šířky 1,53 m se zábradlím. Přístup na lávku je pouze z lodí na vodě pomocí 4 žebříků ve vzájemné vzdálenosti 5 m. Čekací stání tak nejsou propojena se břehem a nebudou určena pro nástup a výstup osob na lodě.

Na obě čekací stání bude umístěno komunikační zařízení pro kontakt s velínem plavební komory a plavební značení.

Stavební náklady ve výši 27,6 mil. Kč bez DPH financuje Státní fond dopravní infrastruktury. Zhotovitelem je společnost Metrostav DIZ s.r.o.

Nová čekací stání pro malá rekreační plavidla u plavební komory v Roztokách u Prahy jsou v provozu

Ředitelství vodních cest ČR po dokončení kolaudačního řízení zprovoznilo nová čekací stání pro malá plavidla v horní a dolní rejdě plavební komory Roztoky na Vltavě. Vůdci malých rekreačních lodí tak už při čekání na proplavení nemusí mít obavu z toho, jak udrží plavidlo v bezpečné

vzdálenosti od břehu uprostřed řeky. Mohou se pohodlně a bezpečně vyvázat u nových daleb uzpůsobených speciálně pro tyto malé lodě.

„Výstavba čekacích stání pro malá plavidla, která na Vltavě i Labi u řady plavebních komor dosud chybí, je především reakcí na rostoucí zájem o rekreační plavbu v Evropě i České republice. Naším cílem, který postupně naplňujeme, je zlepšení podmínek pro rekreační plavbu na našich splavných řekách. Letos budou stavebně dokončena čekací stání pro malá plavidla ještě ve dvou dalších lokalitách – u zdymadla Hořín a Dolánky,“ říká Lubomír Fojtů, ředitel Ředitelství vodních cest ČR. „Věřím, že v plavební sezóně 2025 si tak turisté ještě více užijí pohodlnější a bezpečnější plavbu na Vltavě,“ dodal.

Čekací stání v horní i dolní vodě jsou tvořena řadou vždy devíti ocelových daleb, které jsou od sebe vzdáleny 2,5 m. Daleby jsou vybaveny úvaznými prvky pro lodě a vzájemně je propojuje ocelová lávka délky 20 m a šířky 1,5 m se zábradlím. Přístup na lávku je pouze z lodí na vodě pomocí 4 žebříků ve vzájemné vzdálenosti 5 m. Čekací stání tak nejsou propojena se břehem a nejsou určena pro nástup a výstup osob na lodě. Z obou čekacích stání je možné se pomocí instalovaného komunikačního zařízení spojit s velínem plavební komory. Stání jsou také osvětlená.

Plavební komora Roztoky překonává spád řeky Vltavy, který je už 120 let tvořen zdymadlem Klecany-Roztoky v těsné blízkosti Prahy, vybudovaném v rámci splavnění Vltavy právě do Prahy. Komora se nachází u levého břehu na vybudovaném krátkém plavebním kanálu, zatímco jez s vodní elektrárnou je situován dále proti proudu Vltavy.

Většina stavebních prací proběhla z pomocného pontonu, který plul na vodě. Přilehlý břeh byl stavbou zasažen pouze částečně, když musel být do výkopu položen přírodní kabel elektřiny.

Stavební náklady dosáhly výše 22,77 mil. Kč bez DPH a financoval je Státní fond dopravní infrastruktury. Zhotovitelem byla společnost Labská strojní a stavební společnost s.r.o.



Nová čekací stání pro malá rekreační plavidla u plavební komory v Roztokách u Prahy – dolní rejda

Nově budovaná plavební komora Rohatec/Sudoměřice na Baťově kanálu dostala první vrata

V úterý 3. prosince 2024 došlo na stavbě plavební komory Rohatec/Sudoměřice k důležitému milníku. Na horní ohlavi komory byly osazeny dvě vrátně, každá o hmotnosti 2700 kg pomocí mobilního jeřábu o nosnosti 50 tun. V dalších fázích stavby bude komora postupně vybavena ještě dvojicí vrat. Instalace těchto vrat, spolu s osazením hradící technologie jezu, proběhne v následujících týdnech během prosince a ledna.

Všechna vrata plavební komory budou vzpěrná, obdobně jako na jiných zdymadlech na Baťově kanálu, tedy složená ze dvou křídel, která jsou po zavření „vzepřena“ proti vodě tak, že tvoří mírnou špičku.

Vrata horního ohlaví jsou menší než vrata v dolním ohlaví. Vrata v dolním ohlaví budou navíc zdvojená. Vrátně dolního ohlaví budou vážit 3 600 kg a 3 900 kg. Větší z obou dolních vrat budou sloužit jako protipovodňová a budou se používat pouze jako povodňová uzávěra z řeky Moravy.

Vrata jsou nejdůležitější součástí plavební komory. Udržují potřebnou hladinu vody v komoře i v navazujícím plavebním kanále při proplavování. Podle úrovně hladiny se pak buď horní nebo dolní vrata otevírají, aby mohly proplout lodě. Uvnitř komory je pak samospádem naplněna nebo naopak vypuštěna voda a lodě tak překonají spád 2,70 m mezi jezem Sudoměřice až na hladinu řeky Moravy.

Díky této stavbě se rozšíří možnosti pro vodní turistiku i lodní dopravu prodloužením Baťova kanálu do města Hodonín, což přinese významný impuls pro rozvoj regionu a podporu cestovního ruchu.

Navzdory povodním v září 2024 stavba, kterou realizujeme ve sdružení, pokračuje podle plánu a bude uvedena do provozu pro plavební sezónu 2026. Investorem stavby je Ředitelství

vodních cest ČR a financována je prostřednictvím Státního fondu dopravní infrastruktury.

Stavbu realizuje SPOLEČNOST BAŤŮV KANÁL, kterou tvoří vedoucí společník SWIETELSKY stavební s.r.o. a Metrostav DIZ s.r.o. Celkové stavební náklady činí 339,8 milionu Kč bez DPH, přičemž 262 milionů Kč připadá na prodloužení vodní cesty s plavební komorou a 77,8 milionu Kč na opravu jezu Sudoměřice.

SPOLEČNOST BAŤŮV KANÁL



Staveniště plavební komory Rohatec/Sudoměřice na Baťově kanále



Osazování horních vrat plavební komory Rohatec/Sudoměřice

Zpráva vltavského admirála o konferenci Vltavský epos

PhDr. Jiří Kopáček – agentura NEBE s.r.o.



Nově rekonstruovaný Pavilon Bohemia

Vedení příběhy hrdinů z krajín divokých slapů a půvaby obrazů zanikajících světů dospěli aktéři tří denního setkání v Pavilonu Bohemia na Výstavišti Praha i na parníku Vltava k monumentálním projektům 21. století a poznání, nakolik do sebe mohou zapadat předměty, vědy a obory velmi různorodého původu.

Od úterý 22. do čtvrtka 24. října 2024 na studiovém pódiu v rekonstruovaném historickém objektu Všeobecné zemské jubilejní výstavy z roku 1891 prezentovalo v mohutném proudu 18 hodin čistého času své poznatky a názory třicet osobností, jak v přátelském milieu účastníků události, tak v přímém přenosu na internetových sítích, jehož záznam bude zveřejněn formou videosborníku.



doc. Ing. arch. Michael Rykl



Z rozpravy účastníků konference



Konference se odehrála v krásném prostředí Pavilonu Bohemia



Václav Hodr - Vltavan Praha



doc. PhDr. Blanka Soukupová, CSc.



Inspekční plavba parníkem Vltava

V linii cesty z jihu na sever, od Vápencových Alp po mořskou bránu Hamburk, se řeka Vltava představila současně jako přírodní, kulturní, urbanistická a industriální osa, jako výzva pro nové expedice, i jako naplnění myšlenky výzkumného, prezentačního a cestovatelského projektu Atlas Lanna, Pro další kapitoly eposu se nosnou platformou stal nově formovaný webový portál www.atlaslanna.cz, encyklopedický katalog a průvodce místy zájmu a paměti, sdílející databáze vědeckých, paměťových, odborných institucí a autorit, sloužící badatelům, projektantům, hlavně široké veřejnosti, jako unikátní kulturní kilometrůž a baedeker.



PhDr. Štěpán Rusňák a PhDr. Nikolaj Savický, Ph.D.

Z PÓDIA ZAZNĚLO:

VLTAVSKÝ EPOS O DVOU STOLETÍCH

Martin Holý: Úvodní slovo ředitele Historického ústavu AV ČR

Naděžda Goryczková: Zdravice generální ředitelky Národního památkového ústavu

Jiří Kopáček: Atlas Lanna – průvodce vltavského admirála

Jan Pařez: Strahovský opat Kryšpín a projekt splavnění Vltavy

Nikolaj Savický: Od výhonů ke kanalizaci řeky: Vltava v péči firmy Lanna

Milan Hlavačka: Zemská samospráva a české řeky

Petr Hudičák: Vltava na fotografiích Fotoatelieru Seidel – Český Krumlov

Dana Fialová: Pohoda u vody aneb rekreace u Vltavy

Víktor Velek: Vltava hudbou zachycená

VLTAVA INDUSTRIÁLNÍ

Jan Jungmann: Vory mezi přehradami a převozník Smrt

Martin Horský: Vznik Vltavské kaskády

Lukáš Beran: Přehrada jako architektonické dílo

Michael Rykl: Hlávčův a Mánesův most v Praze

Miroslav Kunt: Dráha císaře Františka Josefa

Václav Zahradka: Božkova první dresina z roku 1825

LIDÉ OD VODY A VLTAVSKÝ FOLKLOR

Anita Crkalová: Vorařství – život plavců

Václav Hodr a Petr Voráč: Šífařství a Vltavané, cesta vorařství na seznam UNESCO

Michal Plavec: Vltava, Labe nebo Dunaj? Vývoz jihočeské tuhy v 1. pol. 19. stol.

Václav Matoušek: Trampové, paďouři, vězni a vojáci na soutoku Vltavy a Sázavy

Vojtěch Pavelčík: Fotografie zaniklého údolí Vltavy

Nina Milotová: Vltava jako prostor záchrany královské ryby lososa labského

VLTAVSKÁ CESTA JAKO KULTURNÍ DĚDICTVÍ

Petr Pavelec: Vltava jako kulturní cesta dle Charty ICOMOS

Blanka Soukupová: Vltava jako symbol češství a pražanství

Filip Binder: Krajinářská tvorba Jana Adolfa II. ze Schwarzenberku

Jan Hájek: Návrhy na usplavnění Vltavy v kontextu merkantilistických ideí

Libor Elleder: Od Bradáče po limnigrafy - vltavské povodně, jejich záznamy a stopy

Kateřina Bečková: Vltavské břehy na nejstarších fotografiích Prahy

URBANISTICKÝ VÝVOJ A KRAJINA VLTAVY

Karel Kuča: Města na Vltavě

Martin Krupauer: Vltava plná života

Pavla Melková: Vltava jako veřejný prostor

Štěpán Rusňák: Od Langweila po současnost: kde byly a proč zmizely pražské ostrovy

INSPEKČNÍ PLOVBA VLTAVSKÉHO ADMIRÁLA

Štěpán Rusňák a Nikolaj Savický: Od Císařského ostrova pod Most intelligence na palubě kolesového parníku Vltava



Rok 2025 bude rokem řeky Vltavy. Národní památkový ústav spolu s partnery představil nový celoroční projekt

V roce 2025 si česká i světová veřejnost připomene 150. výročí od prvního uvedení symfonické básně Bedřicha Smetany Vltava. Při té příležitosti přichází Národní památkový ústav s projektem VLTAVA slavná & splavná, který připomene význam řeky Vltavy jako národního symbolu a kulturní cesty ve všech podstatných přírodních, kulturních, společenských i hospodářských souvislostech. K projektu se připojuje řada veřejných i privátních subjektů spojených s vltavským kulturním dědictvím. Celoroční program zahrnuje kulturní akce, edukační programy, přednášky, prohlídky vltavských památek a vyvrcholí v září stejnojmennou výstavou v Jízdárně Pražského hradu. Na ní se představí jedinečný soubor uměleckých děl, památek a historických dokumentů spjatých s Vltavou, v tomto rozsahu a komplexnosti vůbec poprvé v historii. Druhou významnou aktivitou projektu bude vytvoření a trvalá podpora tzv. Vltavské cesty.

Projekt se koná pod záštitou prezidenta České republiky Petra Pavla, ministra kultury Martina Baxy, ministra dopravy Martina Kupky, hejtmanky Středočeského kraje Petry Peckové a hejtmana Jihočeského kraje Martina Kuby.

Hlavními partnery Národního památkového ústavu v projektu jsou Národní galerie Praha, Národní muzeum, Národní technické muzeum, Uměleckoprůmyslové museum, Česká filharmonie a Správa Pražského hradu.

„Chceme upozornit na fenomén řeky Vltavy, na její široký historický, kulturní a společenský význam, který povede k vyhlášení řeky jako Evropské kulturní cesty. Vltava je ve všech ohledech národní řekou a výročí Smetanovy symfonické básně Vltava je pro tento cíl ideální. Památky, hudba, dějiny, sport, každodenní život, to všechno je Vltava a s ní spojené pozitivní emoce, které dnešní doba velmi potřebuje. Vstřícné reakce všech našich partnerů toto pozitivní zacílení jenom potvrzují a pevně věřím, že projekt dodá nám všem něco z vltavské energie a potěší i nejširší veřejnost,“ říká **Nada Goryczková, generální ředitelka Národního památkového ústavu** s tím, že ambicí projektu je, aby byla řeka Vltava v budoucnu zapsána mezi Kulturní stezky Rady Evropy.

Projekt VLTAVA slavná & splavná převezme symbolické žezlo od Roku české hudby 2024, který si připomínal 200 let od narození Bedřicha Smetany.

„Začátkem prosince vyvrcholí Rok české hudby Českým týdnem v New Yorku. Mám velkou radost, že před Koncertem mladých talentů, který Český týden v New Yorku zahájí, budu moci předat symbolickou štafetu generální ředitelce Národního památkového ústavu Nadě Goryczkové a projektu VLTAVA slavná & splavná, protože i ten je spojen s hudbou, a sice prvním uvedením Smetanovy Vltavy před 150 lety,“ říká **David Mareček, generální ředitel České filharmonie a ředitel Pražského filharmonického sboru**.

Česká filharmonie hudebním vystoupením, během něhož zazní Vltava v komorní úpravě, zahájí výstavu VLTAVA slavná & splavná na Pražském hradě a zároveň uskuteční sérii komorních koncertů na hradech a zámcích ve správě Národního památkového ústavu podél řeky Vltavy. Spolu s hráči České filharmonie se na koncertech bude podílet i Pražský filharmonický sbor, který navíc připraví i speciální edukační pořad. V plánu je také netradiční koncertní projekt v Ledeburských zhradách v Praze.

Stejnoujmenná výstava VLTAVA slavná & splavná, která se uskuteční v Jízdárně Pražského hradu od září do prosince 2025, je jednou z hlavních aktivit projektu. U jejího zahájení bude také voda z pramene řeky Vltavy dopravená štafetou až do hlavního města.

„Národní muzeum se velice rádo zapojilo do tohoto symbo-

lického projektu, který stejně jako Vltava samotná propojí významné kulturní instituce naší vlasti. Pro výstavu v Jízdárně Pražského hradu zapůjčíme celou řadu unikátních sbírkových předmětů z našich bohatých sbírek, z nichž nejcennější bude notový autograf symfonické básně Vltava. Návštěvníci budou moci spatřit také Smetanovy deníky, notové tisky, dobové dokumenty k premiéře Vltavy nebo také rukopis libreta opery Čertova stěna Elišky Krásnohorské. Zajímavostí bude také pískovcová socha Karla IV. ze Staroměstské mostecké věže. Na spolupráci s Národním památkovým ústavem a dalšími kulturními institucemi se těšíme a jsem přesvědčený, že výsledkem této spolupráce bude zcela výjimečný a pro veřejnost poutavý a zajímavý kulturní projekt,“ říká **generální ředitel Národního muzea Michal Lukeš**.

Do projektu se jako jeden z hlavních partnerů zapojuje i Národní galerie Praha (NGP), která se podílí na odborné přípravě výstavy VLTAVA slavná & splavná. A také rozsáhlou zápůjčkou uměleckých děl na tuto výstavu.

„Vltava má moc inspirovat umělce, je to opravdu neobyčejná, výjimečná řeka. Vztah k ní se po staletí odráží v umění, ať už jde o tvorbu hudební, nebo výtvarnou. Kdekoli Vltava protéká, je výraznou součástí krajiny nebo města, každodenního života kolem i místní vizuální identity. A výtvarníci to ve svých dílech krásně zachycují,“ říká **generální ředitelka Národní galerie Praha Alicja Knast** a dodává: „Je skvělý nápad upozornit tímto projektem na to, že řeka Vltava tvoří důležitou část české kultury.“

Členkou kurátorského týmu je za NGP ředitelka Sbírkou moderního umění NGP Veronika Hulíková, která spolu s kolegy z ostatní sbírek vybrala přibližně padesát děl. Jde např. o ikonické malby předních českých krajinářů, které Vltava v průběhu 19. století inspirovala, Antonína Slavíčka, Josefa Mánesa, Bedřicha Havránka či Julia Mařáka, ale i díla významných představitelů evropského moderního umění Egona Schieleho a Oskara Kokoschky, jejichž životy se protnuly s Vltavou v Českém Krumlově a v Praze. Ze sbírek NGP budou na výstavě k vidění také umělecká díla, která jsou personifikací Vltavy, jako je například originál plastiky Vltava, lidově nazývané Terezka, od Václava Prachnera, který byl do roku 1955 součástí kašny ve výklenku ohradní zdi zahrady Clam-Gallasova paláce na Starém Městě v Praze, nebo reliéf Praha a Vltava od Stanislava Suchardy. Národní galerie Praha bude také připravovat doprovodný edukační program k výstavě VLTAVA slavná & splavná, který bude určen všem věkovým skupinám.



Představení projektu Vltava slavná & splavná se uskutečnilo na nejnovějším plavidle Anna Carolina z flotily elektroloď společnosti Prague Boats

Národní technické muzeum výstavu obohatí o exponáty ze svých sbírek architektury a stavitelství – technické a jiné stavby i umělecká díla na Vltavě – a také o exponáty z oblasti lodní dopravy a energetiky, která mají vztah k řece Vltavě. Řadu exponátů budou moci návštěvníci spatřit poprvé.

„Bohatství sbírek Národního technického muzea je však velmi rozsáhlé, a proto jsme se rozhodli vystavit na půdě Národního technického muzea pod názvem ‚Vltava – skryté technické poklady‘ celou řadu dalších exponátů, a to především s důrazem na technická vodní díla na řece Vltavě, se kterými jsme se již plně seznámili. Návštěvníci se seznámí s historií a stavbou některých vltavských mostů, se stavbami technických děl, jako jsou přehrady, s regulací řeky a lodní dopravou i s životem na řece a řekou jako kulturním fenoménem. I zde bude celá řada exponátů vystavena zcela poprvé,“ uvádí **generální ředitel Národního technického muzea Karel Ksandr**.

Dalším hlavním partnerem projektu je Uměleckoprůmyslové museum v Praze (UPM), které připravilo pro výstavu rozsáhlý soubor umělecké fotografie, grafiky a dalších exponátů zachycujících krajinné půvaby řeky, události i život na Vltavě v jeho všední realitě. Zastoupena zde budou díla Josefa Sudka, Zdenka Feyfara, Josefa Ehma, Heleny Wilsonové a mnoha dalších. „Myslím, že výstava velmi pěkně ukáže, jak významným inspiračním zdrojem českých fotografů a výtvarníků byla tato národní řeka a také jak úzkou a často osobní vazbu k ní měla řada zakladatelů a mecenášů našeho muzea, jako například Vojtěch Lanna,“ říká **Radim Vondráček, ředitel Uměleckoprůmyslového muzea v Praze a člen odborného kurátorského týmu výstavy**.

NGP a další spolupracující instituce včetně regionálních muzeí, galerií, církevních institucí, archivů i privátních osob zapůjčují na výstavu to nejlepší ze svých sbírek a fondů. „Díky této jedinečné synergii se na výstavě představí ikonické malby nebo sochařská díla předních českých a evropských umělců, vzácné středověké listiny související s vltavskou plavbou, historické mapy, ale také zlato a perly rýžované a lovené ve Vltavě jako symbol kulturního bohatství řeky,“ říká **hlavní kurátor výstavy Petr Pavelec z Národního památkového ústavu**.

Rokem 2025 projekt *VLTAVA slavná & splavná* nekončí. V následujících letech totiž Národní památkový ústav společně se svými partnery vytvoří a bude trvale podporovat tzv. **Vltavskou kulturní cestu**, spojující významné památky a kulturní nebo přírodní místa na Vltavě. Některé z těchto památek jsou součástí Světového kulturního dědictví UNESCO (státní hrad a zámek Český Krumlov, Historické centrum Prahy, Tradice voroplavby), jiné jsou národními kulturními památkami (např. klášter Vyšší Brod, státní hrad Rožmberk, klášter Zlatá Koruna, státní zámek

Veltrusy a další). Neopominutelnými zastávkami této cesty jsou místa v Národním parku Šumava, významné archeologické lokality po celém toku řeky, technické památky, dopravní a vodní stavby, chráněné krajinné oblasti, proslulé trampské osady, významná sportoviště, ikonické kulturní budovy a podobně. Vltava je v tomto smyslu česká kulturní cesta par excellence. Současně je to ale také evropská kulturní cesta. Jeden z jejích hlavních přítoků, Studená Vltava, se totiž formuje z menších potoků v Bavorsku a po soutoku Vltavy s Labem u Mělníka proudí vltavská voda až do Hamburku a odtud dál do otevřeného moře.

Vltavská voda a s ní i zboží a myšlenky z Čech tak po staletí naplňovaly evropský prostor. Proto bude NPÚ usilovat o oficiální zapsání Vltavské cesty mezi Kulturní stezky Rady Evropy.

Další informace o projektu najdete na webu projektu

www.vltava2025.cz a na sociálních sítích:

Facebook: **Vltava slavná & splavná**

Instagram: **@vltava_slavna_splavna**



Hlavní kurátor projektu Petr Pavelec (NPÚ) a generální ředitelka Národního památkového ústavu Naďa Goryczková s ministrem dopravy Martinem Kupkou

Rekonstrukce VD Baška pokračuje podle harmonogramu i po povodních

Blanka Růžičková – Metrostav DIZ

foto: Metrostav DIZ

metrostav DIZ



Ing. Marek Jekielek
vedoucí projektu
Metrostav DIZ

Přehradu na vodním toku Baštica v katastru obce Baška zastihly letošní povodně bez vody a s překopanou hrází. Stavba s názvem „VD Baška – převedení extrémních povodní“ (dále jen VD Baška) byla v té době zhruba v polovině probíhající rekonstrukce. Katastrofální přívaly vody, při nichž po 13. září napršelo v Beskydech během tří dnů místo víc než 400 litrů vody na metr čtvereční, zde naštěstí přerušily stavební práce jen na několik dní.

Varování o silných deštích a možnému extrémnímu zvýšení hladin v této lokalitě bylo s dispečinkem Povodí

Odry, státní podnik, komunikováno s dostatečným předstihem, takže stavbaři stačili přesunout techniku i materiál na bezpečné místo. Po ukončení přívalové vlny zůstal dole u hráze zhruba metr vody a na staveništi nánosy bahna naplavený materiál. „Povodně sice přišly jako vždy ve špatnou chvíli, měli jsme hotovou armaturu a rozpracované bednění na nátokovém objektu strojovny spodních výpustí, ale škody nebyly velké, protože původní hráz byla překopaná a voda zde stavební jámou vlastně jen protekla. Nicméně bednění jsme po opadnutí vody museli demontovat, výztuž a již osazené armatury řádně vyčistit. Na odstranění následků povodně se nám naštěstí podařilo mobilizovat další kapacity, pracovníky z jiných útvarů, takže jsme mohli stavbu rychle znovu rozběhnout“, vysvětluje za stavbaře Metrostavu DIZ vedoucí projektu Ing. Marek Jekielek.

Rekonstrukce přehrady Baška, která se nachází ve stejnojmenné obci, jižně od Frýdku-Místku, pro investora Povodí Odry, státní podnik, probíhá v režii stavebního sdružení společností, VD Baška OHLA ŽS a Metrostav DIZ. Vedoucím členem sdružení je na akci VD Baška společnost OHLA ŽS divize východ, Metrostav DIZ, závod 6, je ve sdružení členem s padesátiprocentním podílem.

Stavbaři zde v rámci rekonstrukce vybudují nový bezpečnostní přeliv s objektem strojovny, dojde k úpravě pravobřežního zavázání hráze, zrušení bývalého bezpečnostního přelivu a provedení nového odpadního koryta pod hrází. Nedílnou součástí přestavby je instalace nových technologií a také řídicího a zabezpečovacího systému.



Kulminace hladiny v nádrži 15.9.2024, archiv stavby



Pohled na hotové bednění nátokového objektu spodních výpustí 8.10.2024, archiv stavby



Betonáž stropu odpadní štoly 25.10.2024, archiv stavby

Práce na předem vypuštěné přehradě začaly loni v říjnu. Stavbaři by je měli podle původního plánu dokončit do října příštího roku. „Termín z důvodu povodní zatím posouvat nebudeme a chceme dodržet původní harmonogram,“ říká Marek Jekielek.

Vodní dílo Baška vzniklo na vodním toku Baštica, pravostranném přítoku řeky Ostravice, v letech 1958–1961. Nádrž se budovala pro potřeby průmyslu, dostatečný průtok vody měla zajišťovat zejména pro výrobu situovanou níže po toku řeky. Uvedena do trvalého provozu byla v roce 1963. V rámci povodí Odry je s celkovým objemem nádrže 1,1 milionu metrů krychlových nejmenší přehradou. I když má za sebou šedesát let bezproblémového provozu a v posledních letech byla využívána spíše pro volnočasové aktivity, její nynější přestavba má zajistit bezpečný provoz i do budoucna.

Nejdůležitější částí projektu je objekt SO02 Sdružený objekt zahrnující strojovnu a nový bezpečnostní přeliv, který zvýší bezpečnost nádrže. Tento přeliv má spolu s nově upravenou hrází po dokončení prováděných úprav odolat účinkům kontrolní tisícileté povodňové vlny. Místo původního otevřeného bezpečnostního přelivu v délce 24,5 metru zde vznikne nový objekt s přelivnou hranou v délce 63,9 metru.

Starou železobetonovou věž strojovny spodních výpustí, které byly v nevyhovujícím technickém stavu, stejně jako původní bezpečnostní přeliv s otevřeným spadištěm stavbaři odstranili už na začátku rekonstrukčních prací. Nový objekt se strojovnou a do spadiště zaústěnou spodní výpustí DN 1000 bude umístěn v nejhlubším místě přehrady. Strojovna vybavená nejmodernější provozní i komunikační technologií přitom bude součástí spadiště jen od něj bude odkloněna o 45 stupňů.

Po ukončení stavby strojovny se bude u téměř kilometrové sypané hráže s jílovým těsněním a z návodní strany opevněné betonovými tvánicemi, dosypávat jílové těsnicí jádro a další navazující vrstvy v místě průchodu nové odpadní štoly tělesem hráže. „Tyto práce jsou značně závislé na počasí,“ upozorňuje Marek Jekielek s tím, že náročné jsou i další úpravy. „Součástí

stavby jsou složité tvarované betonové konstrukce často betonované do negativního bednění tam, kde je třeba zajistit následné dohutňování konstrukce při dosedání hráze.“ Stavbaře poté čeká ještě zbourání staré odpadní štoly, montáže zámečnických konstrukcí a dokončení úprav v závazání hráze.

Součástí zakázky je také opevnění erozí poškozeného abrazního břehu nádrže a také kompletně nová přípojka nízkého napětí.

Železobetonové konstrukce sdruženého objektu, se strojovnou a výpustí, by měly být ukončeny letos v prosinci. „Do Vánoc bychom chtěli vybetonovat téměř celý sdružený objekt tak, aby se přes něj již mohl začít převádět vodní tok Baštica. Při dobrém jarním počasí chceme dosypat hráz a tím celé dílo uvést do své funkce. Do konce babího léta musíme celý projekt stavebně dotáhnout a začít s předáváním investorovi,“ popisuje harmonogram Marek Jekielek.



Pohled na rozpracovaný sdružený objekt 8.10.2024, archiv stavby

Pět otázek pro vedoucího projektu

Ing. Marek Jekielek je absolventem stavební fakulty Vysokého učení technického v Brně. Již během studia v roce 2013 začal pracovat v oblastním zastoupení Metrostavu v kraji Vysočina. Zde se v pozici vedoucího projektu specializuje hlavně na vodohospodářské stavby. Jako vedoucí projektu řídí tyto stavby od roku 2019.

Kolik podobných projektů jako je rekonstrukce přehrady Baška již máte za sebou?

Dosud jsem se podílel na deseti projektech, i když Baška je objemem prací zatím největší vodohospodářskou stavbou. Moje první stavba po nástupu do Metrostavu se týkala rekonstrukce jezu na Olši. Tu shodou okolností připravoval stejný projektant jako nyní rekonstrukci VD Baška a dozoroval investiční odbor Povodí Odry, státní podnik. Stavby pod jejich taktovkou jsou vždy dotaženy do posledního detailu a ve vysoké kvalitě.

Byly i další stavby, kde vás zastihly povodně?

Následky bleskové povodně jsme museli řešit už v roce 2020 při stavbě jezu Kunov a na jezu Lomná v chráněném parku Jablunkovského sanatoria. Tehdy nám neočekávané přívaly vody zničily obtoková koryta a značně ztížily dokončení všech prací v řádném termínu. Jindy se ovšem snažíme následky zvýšených průtoků a povodní spíše opravovat.

Můžete některé jmenovat?

Složitou stavbu rozdělenou do dvou let zahrnující šetrné odbourání (skalní frézou) původního betonového přelivu a vybudování nové přívětivější Smetanovy přelivné plochy jsme postupně na obou jezových polích prováděli v období 03/2019–12/2018 na projektu Ostravice, jez Vítkovice.

Pracuje váš tým nyní i na dalších zakázkách?

V letošním roce jsme úspěšně dokončili rekonstrukci první plavební komory na Bařovské kanálu ve Spytihněvi. A na stejném kanálu jsme nyní začali rekonstrukci PK ve Veselí nad Moravou.



Vizualizace dokončené stavby, Golik VH



Vizualizace dokončené stavby, Golik VH

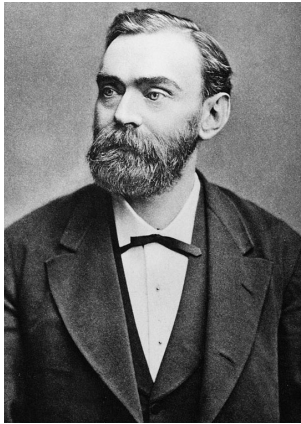
Život není takový – je úplně jiný (96)

Ing. Josef Podzimek

Milý čtenáři,

opět si dovoluji předpokládat, že všichni sledujeme, kdo a za co dostal Nobelovu cenu, ale opět si uvědomuji, že o autorovi víme velmi málo nebo téměř nic. Tak do toho. Byl vážený člověk, ještě víc než jsme si dovolili předpokládat. Narodil se 21. října 1833 ve Stockholmu a zemřel 10. prosince 1896 v San Remu. Tedy ve svých 63 letech. Narodil se v bohaté stockholmské podnikatelské rodině. Byl třetím synem inženýra Immanuela Nobela (1801–1872) a Andriette Ahlsell Nobelové, pocházející z bohaté rodiny. V době jeho narození však otec jako stavební podnikatel zbankrotoval, a začal s výrobou střelného prachu. Po náhodném výbuchu, při kterém bylo pobořeno několik domů, musel utéct ze Švédska. Přestěhoval se do Petrohradu, kde vybudoval velkou zbrojařskou továrnu.

Alfred Nobel měl velmi dobré soukromé vzdělání, a v 17 letech mluvil nejen švédsky, ale také francouzsky, anglicky, německy a rusky. Měl veliké znalosti v oboru chemie. Věnoval se literatuře a přírodním vědám. Své vzdělání dokončil v Paříži a USA. Na univerzitě v Turíně pracoval v laboratoři známého chemika Théophila-Julesa Pelouze. Tam také potkal italského chemika Ascania Sobrera, který v roce 1847 vynalezl vysoce výbušnou kapalinu – nitroglycerin. Alfred Nobel se začal věnovat studiu výbušnin, zvláště problematice bezpečné výroby a manipulace s nitroglycerinem. Otec ho zaměstnal v tovární laboratoři a chtěl vyrábět nitroglycerin ve velkém pro zbrojařské účely.



„Považuji za důležitější se starat o žaludky živých než budováním pomníků oslavovat mrtvé.“

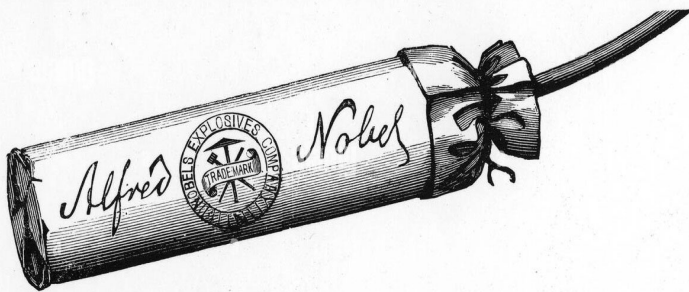
Sebeúcta bez úcty druhých je jako šperk, který nevydrží na denním světle.“

Spravedlnost lze nalézt pouze v představitosti.

Alfred Nobel

10 let sleduji veškeré projevy našich politiků i odborníků, zda zaslechnu něco ne o vodním koridoru D-O-L, ale aspoň slova o jakékoliv vodní cestě. **Ale zakladatel Nobelovy ceny použil dokonce slovo průplav.**

Následně došlo mezi otcem a synem k roztržce, a Alfred Nobel se v roce 1863 vrátil do Stockholmu, kde založil vlastní továrnu. Mezitím v rodinné firmě došlo k několika explozím. Při jedné z nich v roce 1864 zahynul Nobelův mladší bratr a několik zaměstnanců. Ve Stockholmu byly veškeré pokusy s touto látkou zakázány. **Nobel proto přesunul svou laboratoř na loď kotvící na jezeře Mälaren.** Výroba nitroglycerinu se úspěšně rozvíjela, o dodávky byl zájem po celém světě. Při manipulaci s ním však docházelo k různým katastrofám a sílil tlak veřejnosti na zákaz transportu. Tehdy se Nobel zapřísáhl, že učiní práci s nitroglycerinem bezpečnější. Jeho snaha byla nakonec úspěšná – v roce 1867 si nechal patentovat dynamit. Smíšením kapalného nitroglycerinu s hlinkou vytvořil tvarovatelnou hmotu, se kterou lze bezpečně manipulovat. Sestrojil také rozbušku, která přivede kusy dynamitu k explozi. Rozbuška se odpalovala pomocí zápalné šňůry. Vynález měl velký úspěch a dynamit se stal žádaným zbožím. Během času Alfred Nobel vybudoval továrny na 90 místech ve více než 20 státech. Jedna z nich byla i v Čechách. V roce 1870 se osobně zúčastnil otevření továrny na dynamit v Praze-Bohnicích.



Nyní jsme v hlavním bodě jeho života, a proč jsem sám plný údivu, neboť Alfred Nobel **využití dynamitu viděl při budování silnic, železnic a průplavů.** Téměř jsem oněměl, vždyť víc jak



Při stavbě Panamského průplavu bylo použito ohromujících 27 milionů kilogramů dynamitu



Areál Nobelovy dynamitky v Bohnicích dnes

Věnoval se rozvoji podnikání i rozvoji technologie výbušnin. Před svou smrtí vlastnil 355 patentů a nashromáždil obrovský majetek. V roce 1884 byl zvolen členem Královské švédské akademie věd.

Co se zatím tomuto slavnému muži nespnilo, byl jeho sen o celosvětovém míru. Zvláště v dnešní době války na Ukrajině, v Palestině, v Libanonu a dalších zemích celého světa. Cítuji proto větu samotného Alfreda Nobela:

„Moje továrny na dynamit zřejmě ukončí války dříve než všechny ty vaše kongresy. Ten den, kdy dva armádní sbory budou schopné zničit jeden druhého během sekundy, se

všechny civilizované národy s hrůzou odvrátí od války a rozpustí své armády.“

Vraťme se k osobnímu životu Alfreda Nobela. Ten měl většinu života křehké zdraví, trpěl zažívacími potížemi, bolestmi hlavy a depresemi. Později se projevila srdeční choroba (angina pectoris). Projevoval značný zájem o medicínu a fyziologii. Když však v roce 1890 lékaři Nobelovi doporučili nitroglycerin jako lék na jeho srdeční chorobu, odmítl to. Nakonec utrpěl mrtvici, byl částečně ochrnutý, a zemřel v San Remu 10. prosince 1896. Je pohřben na Severním hřbitově ve Stockholmu. Nobel se nikdy neoženil, neměl žádné děti. Často se cítil osamělý a bez přátel. Strávil dlouhé hodiny v laboratoři, sám si vyřizoval korespondenci s továrnami, bankami a spolupracovníky. Hodně cestoval a neměl domov. V letech 1865 až 1873 žil a podnikal v Hamburku. Od roku 1875 žil v Paříži, kde měl na avenue Malakoff (dnes avenue Raymond Poincaré) sídlo i s malou, dobře vybavenou laboratoří. V roce 1891 se po obvinění z velezrady přestěhoval do San Rema v Itálii. Příčinou bylo, že svůj nový vynález výbušniny nazvané balistit prodal Itálii. Ve 43 letech na základě inzerátu přijal jako sekretářku hraběnku Berthu Kinskou z Vídně, jejich vztah však trval jen krátce. Po návratu do Rakouska se provdala za hraběte Arthura von Suttnera. Navzdory tomu zůstali Alfred Nobel a Bertha von Suttnerová přáteli a po celá desetiletí si psali dopisy. Poměrně málo známou skutečností je, že v roce 1896 napsal divadelní hru Nemesi, která vyšla těsně před jeho smrtí. Hra byla označena za rouhačskou a málem se nedochovala. Psal také básně, které nikdy nenechal publikovat. Měl velkou soukromou knihovnu čítající více než 2000 knih. Celý život pěstoval hluboký zájem o anglické romantické básníky, především Shelleyho a Byrona. Alfred Nobel ve své závěti rozhodl, že jeho majetek bude vložen do fondu, z něhož bude každoročně udělována cena za významné vědecké objevy, literární tvorbu a zásluhy o mír ve světě. Tato cena (resp. finanční odměna k ní) je vyplácena pouze

z peněz ze závěti, kterou spravuje švédská Akademie věd a Alfred Nobel ji obdařil částkou 32 miliónů švédských korun. Ceny jsou vypláceny z úroků (asi 160 000 švédských korun).

Nobelova cena byla poprvé udělena v roce 1901, roku 1968 bylo přidáno i ocenění za ekonomii. Dnes je Nobelova cena obecně považována za nejvyšší ocenění, jakého může umělec, vědec nebo státník dosáhnout.

V roce 2007 byl rodinný archiv Alfreda Nobela zařazen na seznam světového dědictví UNESCO. Archiv se nachází v Marienbergu ve Stockholmu. V poznámkových blocích a korespondenci je možné den po dni sledovat činnost Alfreda Nobela, jeho projektů i sporů o patenty či jiná práva. Archiv obsahuje i dokumenty soukromého charakteru. Vila Nobel a přilehlá laboratoř v San Remu byly přeměněny na muzeum přístupné veřejnosti. Nobelovo muzeum bylo zřízeno v roce 2001 také ve Stockholmu na náměstí Stortorget.

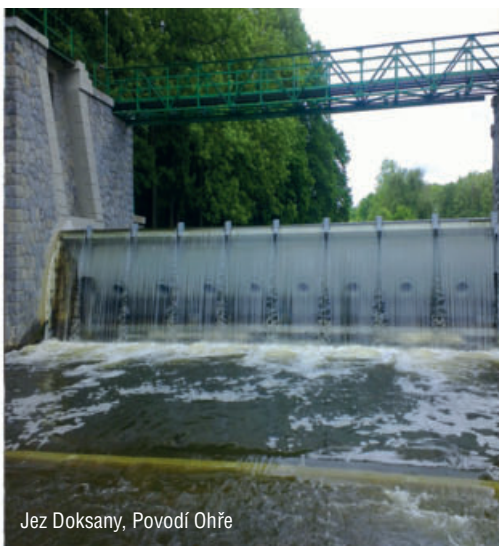
Vážený čtenáři, dovoluji, abych v závěru tohoto povídání o Alfredovi Nobelovi velmi poděkoval naším kamarádce Aničce Tomášové, která požádala svého kolegu jménem Google, aby vytáhl ze své paměti pár informací právě o Alfredovi Nobelovi. Takže, co jste se právě dozvěděli, je vlastně práce Aničky.



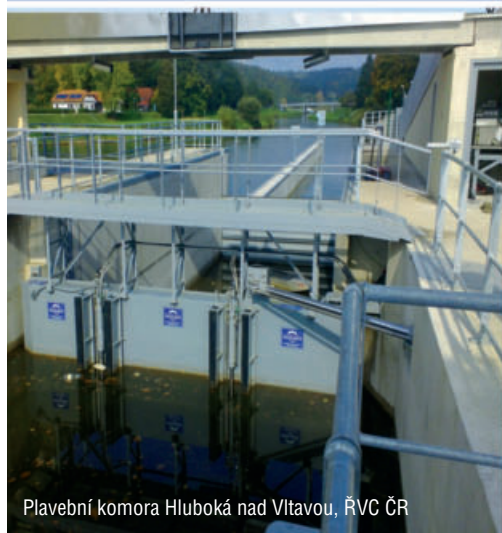
Nobelova cena



Pohlednice ze stavby Panamského průplavu z roku 1914: Explóze 20 tun dynamitu na hrázi Miraflores



Jez Doksany, Povodí Ohře



Plavební komora Hluboká nad Vltavou, ŘVC ČR



Jez Hněvkovice, ŘVC ČR



Plavební komora na jezu Hněvkovice, ŘVC ČR



Vrata plavební komory Hněvkovice



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



Molo Smíchov

PODZIMEK & S Y N O V É



Developerský projekt bytového domu W16, Třešť



Návštěvnícké centrum Bernard, Humpolec



Unikátní bednění klenby historického domu, Thunovská, Praha

Zal. 1896
PODZIMEK
128



Výcvikové středisko policie, Třešť

Stavíme pro Vás již 128 let

www.podzimek.cz