



VODOHOSPODÁŘSKÉ STAVBY JSOU NEJPESTŘEJŠÍM DRUHEM INŽENÝRSKÝCH STAVEB

Vážení čtenáři, vodohospodářské stavby jsou pravděpodobně nejpestřejším druhem staveb inženýrského stavitelství. Zahrnují jak relativně drobné stavby obecních vodovodů a kanalizací, tak také stavby protipovodňové ochrany, jezy, vodní elektrárny, až rozměrem možná největší stavby lidstva – přehrady. Posledních více než 100 let se zmiňované

stavby neobejdou bez použití železobetonových konstrukcí. V tomto čísle časopisu najdete zajímavé články pokrývající celou škálu vodohospodářských staveb a je ctí českých inženýrů, že jsou schopni tyto stavby svými znalostmi a zkušenostmi projektovat i stavět.

Markantním prvkem malých vodovodů i vodárenských soustav jsou věžové vodojemy, s nimiž se můžeme setkat po celé republice. Do protipovodňových opatření patří i málo viditelné stavby na stokových sítích, které jsou ale klíčové pro ochranu ohrázeného prostředí nejen proti proniknutí vody z vodního toku, ale rovněž proti zaplavení „vlastní vodou“ z ochráněného území.

Tisíce jezů na vodních tocích procházejí rekonstrukcemi, přičemž zároveň dochází k velmi potřebnému odstraňování migračních překážek tak, aby jezy v našich řekách netvořily bariéru pro ryby. Zajímavá stavba rybiho přechodu v Přepeřích ukazuje, jakou cestou řešení moderních rybiích přechodů postupuje a jak lze napravit nedostatky vodních děl minulosti.

Již od svého počátku vodní elektrárny využívají obnovitelný zdroj energie a stále je možné považovat je za technologické celky zajišťující šetrnou, bezemisní a bezodpadovou výrobu elektrické energie. Masivní výstavba nových vodních elektráren patrně nemůže být tématem střední Evropy, protože téměř všechny profily jsou pro výrobu elektrické energie již využity. Výstavba dalších přehrad a jezů pouze pro výrobu elektrické energie naráží na limity dané ochranou přírody, a o to více jsou proto zajímavé příklady vodních elektráren, které se momentálně budují nebo rekonstruují.

V tomto čísle naleznete i články o rekonstrukcích probíhajících na velkých vodních nádržích, např. o rekonstrukci přelivných polí na vodním díle Nechanice, o opravách vodního díla Hněvkovice na Vltavě či Gabčíkovo na Dunaji. Repräsentantem menších nádrží je suchá nádrž Jelení v Jeseníkách, zlepšující protipovodňovou ochranu horního toku Opavy.

Specifickým pojátkem mezi vodohospodářskými a dopravními stavbami jsou stavby vodních cest. V České republice máme 315 km velkých vodních cest splavněných soustavou 32 zdymadel. Dalších téměř 200 km Vltavy a Baťova kanálu je splavněno pro rekreační plavbu a najdeme zde rovněž 19 plavebních komor. Každá plavební komora představuje masivní betonové a železobetonové konstrukce, jejichž budování bylo komplikováno bezprostřední blízkostí vodního toku, přítomností povrchové a podzemní vody apod.

Rok 2021 byl pro české vodní cesty mimořádný, protože byla dokončena unikátní modernizace velké plavební komory na zdymadle Hořín, které již od roku 1905 vytváří skutečnou bránu Vltavské vodní cesty směrem k naší metropoli. Předně musím smeknout před prozíravostí našich předků, kteří počátkem 20. století vybudovali tuto dopravní stavbu takovým způsobem, že i dnes její parametry jen s pár omezeními vyhovují moderním lodím a Vltava tak mohla být zařazena do transevropské dopravní sítě TEN-T. Odstranění těchto zbývajících omezení je jedním ze strategických záměrů Ministerstva dopravy i Ředitelství vodních cest jakožto organizace zřízené právě za účelem rozvoje infrastruktury vodních cest. Klíčovým limitem a zároveň výzvou byla nízká podjezdná výška pod architektonicky jedinečným portálem přemostění dolního ohlavi této plavební komory, který však svými parametry bránil efektivní plavbě. Zdymadlo je památkově chráněno a nebylo myslitelné jakkoli narušit jedinečné panorama a vyhlídku na soutok našich národních řek od zámku Mělník. Velké poděkování patří týmu projektantů a následně zhotovitelů, jimž se podařilo nahradit původní železobetonový most unikátní zdvižnou konstrukcí obloženou původním kamenným obkladem. Po rekonstrukci se v případě potřeby proplavení i té nejvyšší osobní lodě či lodě s vysokým nákladem celý most během šesti minut zdvihne o pět metrů a umožní tak lodí proplutí.

Vážení čtenáři, věřím, že do budoucna se podaří nalézt cestu nejen k vybudování posledních dvou zdymadel na Labi, aby byla možná celoroční plavba, ale že se na stránkách tohoto časopisu dočtete i o dalších zajímavých vodohospodářských stavbách, které mají v našich zemích dlouhou tradici.

Ing. Lubomír Fojtů
ředitel Ředitelství vodních cest ČR