

ZÁZNAM Z JEDNÁNÍ

VE VĚCI:

Obnova vodních toků v Jesenické oblasti povodí Odry, řeka Opava po Nové Heřminovy

POŘADOVÉ ČÍSLO:

01

KONANÉHO DNE

17.7.2025

V MÍSTĚ:

Krajský úřad Moravskoslezského kraje

ZA ÚČASTI:

Moravskoslezský kraj: Ing. Radek Podstawka (náměstek hejtmána kraje)
Správa silnic Moravskoslezského kraje: Ing. Tomáš Böhms MBA (ředitel organizace), Ing. Jan Lukšo (obchodně-investiční náměstek), Ing. Otakar Pavlík (vedoucí střediska Bruntál)
AOPK ČR: Mgr. Michal Krejčí (zástupce zadavatele studie)
ŠINDLAR s.r.o.: Ing. Miloslav Šindlar, Mgr. Jan Zapletal, Ing. Martin Pilař (zpracovatelé studie, vodní tok Opava)

PŘÍLOHY ZÁPISU:

Prezenční listina

ZÁZNAM VYPRACOVAL:

Mgr. Jan Zapletal

Cíl jednání: Projednání návrhů opatření řešených v rámci studie, navazující činnosti po odevzdání studie, diskuze

- Mgr. Michal Krejčí představuje tým řešící studie a v krátkosti seznamuje přítomné s předmětem a cíli studie.
- Mgr. Jan Zapletal ze společnosti ŠINDLAR prezentuje rozsah řešeného území a přístupy k řešení návrhů opatření z hlediska dopravní infrastruktury. Primárně se jedná o problematiku železniční trati č.313 v úseku Vrbno pod Pradědem – Nové Heřminovy (provozovatel PKP Cargo International) a silničních komunikací, které jsou v souběhu s vodním tokem a byly při povodni 2024 poškozeny. Komunikace ve správě SUS MSK jsou v úseku Nové Heřminovy – Vrbno pod Pradědem (řeka Opava), Vidly - Vrbno pod Pradědem (vodní tok Střední Opava) a ve Vrbně pod Pradědem v místní části Mnichov (vodní tok Černá Opava). Stručně seznamuje přítomné se stavem řešení studie a jejím projednání. V současné době je projednáno na dotčených obcích (Vrbno pod Pradědem, Karlovice, Široká Niva, Nové Heřminovy), dále se správcem vodního toku (Povodí Odry, státní podnik).
- Přístupy k řešení protipovodňových opatření z hlediska dopravní infrastruktury v rámci studie jsou následující:
 - Eliminace zaplavení železnice (zabezpečení pro průtoky Q_{100} , opatření jak v zelených, tak oranžových úsecích)
 - Snížení hydraulického namáhání železničního svršku (snížení rychlosti proudění vody odkloněním proudu, snížení hloubky podél železnice, doporučení k změně typu opevnění)
 - Zkapacitnění kritických propustků

- Návrhy stabilizace silničních komunikací při souběhu s vodním tokem
 - Přeložky místních komunikací ve vazbě na PPO opatření, využití navržených hrází
 - Návrhy opatření na mostech a lávkách z hlediska eliminace povodňového rizika v intravilánu a provedení povodňových průtoků
 - Obnova cyklostezky Vrbno/Karlovice
 - Podpora opatření pro zajištění přístupnosti lesních cest při souběhu s vodním tokem
- Navržená opatření jsou hydrotechnicky posouzena 2D matematickým modelem. Na základě výsledků modelu lze upravovat požadované návrhy opatření ve vazbě na hloubky zatopení, rychlosti proudu a tečné napětí působící např. na tělesa komunikací atd., tak aby bylo minimalizováno jejich ohrožení povodněmi.
 - Následuje představení návrhů protipovodňových opatření v řešeném území z pohledu dopravní infrastruktury od Nových Heřminov:
 - Mezi místní částí Kunov a jezem Kunov na řece Opavě je navržena realizace inundačního mostu na komunikaci č. 451. Uvedeným profilem bude zajištěno převedení vody z pravobřežní inundace zpět do vodního toku Opavy. Tento úsek silnice, včetně stávajícího mostu bude průjezdná do průtoku min. Q_{100} . Další kombinace opatření v tomto území zabrání zaplavení železnice a nádraží v Nových Heřminovech. Zpracovatel upozornil na nutnost řešení odolnější stabilizace železničního svršku.
 - V obci Široká Niva je ve vazbě na nedostatečně kapacitní mostní profil přes Opavu na silnici do Skrbovic navrženo nové koryto Opavy, přes které bude nutné realizovat nový most. Na stávajícím hlavním mostu přes Opavu bude provedena oprava povodňových škod a nebudou prováděny konstrukční změny. Dále je doporučena změna stabilizace žel. svršku v místech souběhu s vodním tokem Opavy. Další opatření spočívají ve vybudování hráze směrem k Pochni podél železnice, která eliminuje zaplavení žel. svršku, včetně nádraží. V místní části Pocheň jsou navržena opatření spočívající v rozšíření stávajícího profilu koryta, která sníží hloubku zaplavení a hydraulického namáhání tělesa železnice. Dále je navrženo zazemnění části koryta Opav a jejího směrového přeložení. V uvedeném úseku opakovaně docházelo při povodních k destrukci tělesa železnice. V úseku Pocheň je rovněž navržena úprava stabilizace tělesa železnice.
 - V obci Karlovice je navrženo vybudování inundačního mostu, který navazuje na stávající nekapacitní most přes Opavu na silnici č 451. Zkapacitnění vedeného profilu je stěžejním prvkem protipovodňové ochrany obce Karlovice. V uvedeném místě došlo při povodních v roce 1997 a 2024 k vzdutí a následnému zaplavení místní části. Nově vybudovaný inundační most se stávajícím mostem bezpečně provedou průtok odpovídající více než Q_{100} . V místní části Zadní Ves je navrženo rozšíření tělesa železnice z důvodu využití pro situování cyklostezky mezi Vrbnem pod Pradědem a Karlovicemi, která byla zničena za povodně. Na novou trasu cyklostezky naváže samostatná lávka přes Opavu, popřípadě lapač spláví na kterém bude konstrukčně umístěna lávka. Další opatření navržena do Vrbna nad

Pradědem mají za cíl snížení hydraulického namáhání tělesa železnice. Dle hydrotechnického posouzení nedojde k zaplavení železnice při průtoku Q_{100} . Bude nutné především v místech souběhu s vodním tokem změnit stabilizaci tělesa železnice odpovídající rychlostem proudění a tečnému napětí.

- Ve Vrbně pod Pradědem jsou navržená opatření koncipována pro převedení průtoků Q_{100} . Byly posouzeny mosty ve vazbě na současný a návrhový stav. Most přes Opavu na silnici č. 455 na ulici Zlatohorská provede požadovaný průtok Q_{100} i při současném stavu. Na opravu mostu přes Střeni Opavu v místní části Železná, který byl poškozen za povodní se zpracovává PD. V současné době je most kapacitní pro převedení průtoků Q_{100} . Mosty přes Černou Opavu jsou kapacitní. Výjimkou je most na místní komunikaci na začátku místní části Mnichov. Ten bude řešen konstrukčně tak, aby měl únosnost pro techniku svozu odpadků a zem. techniky. V případě povodní bude mostní konstrukce včas přemístěna za pomoci traktoru mimo ohrožení. V úseku poškozené komunikace na pravém břehu v části Mnichov, který byl za povodní významně poškozen je doporučena realizace tvrdé stabilizace.
- Následuje představení návrhů opatření na Střední Opavě. Zpracovatel upozorňuje na variantní řešení úpravy toku v místech souběhu s komunikací pod Bílým potokem, konkrétně v místě, kde je provoz na komunikaci v současné době zabezpečen semaforem a došlo k masivnímu poškození tělesa komunikace. Jedna varianta spočívá v tvrdé oboustranné stabilizaci tělesa komunikace, druhá varianta ve vybudování nových dvou mostů a třetí varianta v přeložení komunikace k pravému svahu. O varianty 1 a 2 by došlo k rozšíření prostoru pro vývoj koryta a sníženému hydraulickému namáhání tělesa komunikace. Uvedené varianty byla prověřeny 2D hydrotechnickým modelem pro průtoky Q_{20} , Q_{100} a Q_{2024} . Bylo prokázáno, že dojde k významnému snížení rychlosti proudění z cca 4m/s na 2m/s a svršek vozovky nebude zaplaven. K uvedené variantě č. 3 byla doplněna informace o nutnosti vytvoření přítěžovací patky mezi svahem a komunikací, která by snížila ohrožení svahovým sesuvem. IGP a další nutné analýzy z hlediska svahových sesuvů budou muset být řešeny v rámci projektové dokumentace. Ing. Šindlar sděluje, že přeložení komunikace bude na pozemky ve správě LČR. AOPK ČR předpokládá, že pokud se jedná o směnu mezi veřejnými institucemi, tak by neměl nastat problém. SÚS sděluje, že v uvedeném úseku mají zpracovaný projekt na opravu opěrných zdí. SÚS vyhodnotí variantní návrhy v kontextu nákladů. Preference je přeložení komunikace z důvodu nižších nákladů.
- Soutok Bílého potoka se Střední Opavou je řešen novým způsobem. Cílem návrhu bylo odklonění proudu z Bílého potoka, který je v současné době směrově naveden na těleso komunikace a tím pádem dochází v době povodní k výraznému hydraulickému zatížení tělesa komunikace. Je navržen objekt, který usměrní proud podél komunikace a zároveň bude sloužit jako stabilizační prvek náspeku komunikace. Dále dojde k směrové úpravě Střední Opavy v místě navrhovaného rozšíření řečiště do levé části nivy pod soutokem. Pro eliminaci erozního zahlubování koryta jsou navrženy dnové prahy

- V úseku Střední Opavy nad soutokem s Bílým potokem do místní části Vidly jsou navrhována opatření k snížení erozního zahlubování koryta vodního toku. Na základě hydrotechnického posouzení dosahují rychlosti v některých úsecích 4 m/s. Jedná se o dnová žebra, které budou funkčně navázány na patky zdí komunikací, které jsou po povodni oderodovány. Technická koncepce žeber neovlivní migraci organismů a splaveninový režim. Významným způsobem zajistí stabilitu podélného profilu koryta vodního toku. Při zajištěném chodu splavenin nebudou podemílány patky zdí v místě konkávních břehů. Most v místní části Vidly je dostatečně kapacitní. Bude nutná oprava obnažených pilířů mostní konstrukce ve vazbě na snížení nivelety dna koryta vodního toku.

Diskuze:

- Diskuze byla vedena z pohledu nákladů na zajištění navrhovaných opatření. Ing. Šindlar sděluje, že v rámci studie budou stanoveny priority z pohledu protipovodňových efektů, nákladů na realizaci atd. Prioritním cílem je zajištění ochrany mostů. Ty budou řešeny lapači splávi, které jsou primárně navrženy nad obcemi. Lapače jsou z hlediska majetkoprávního projednání a náklady na jejich realizace účinným nástrojem pro snížení rizika poškození mostních konstrukcí a zamezení tvorby nápěchů. Další prioritou je realizace inundačního mostu v Karlovicích.
- Dále byla diskutována problematika zdrojů dotací z hlediska vyvolaných investic na přeložky komunikací, opravy mostů atd.
- Byly probírány stěžejní připomínky z hlediska obcí a nutnosti zajištění průjezdnosti komunikací a železnice.

