

WASSERSTRASSEN
UND
BINNENSCHIFFFAHRT

WATERWAYS
AND
INLAND NAVIGATION

VODNÉ CESTY VODNÍ CESTY A PLAVBA

1
2021

STAVBA PRŮPLAVU DO VISELSKÉHO ZÁLIVU JE V POLOVINĚ



Suezský průplav zablokován 6 dní! Historie a budoucnost námořních průplavů

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



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



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



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



ČESKÉ PLOVEBNÍ A VODOCESTNÉ SDRUŽENÍ



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



Středočeské vodní cesty, z.s.
Zborovská 81/11, 150 00 Praha 5
www.stredoceskevodnicesty.cz



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



společně @ VINCI

SMP CZ, a.s.
Vyskočilova 1566, 140 00 Praha 4
www.smp.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, strojní a stavební společnost s.r.o.
Kunětická 2679, Pardubice 530 09
www.labska.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 6, 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. Miloslav Černý;
Ing. Petr Forman; Ing. Lubomír Fojtů; Ing. Jiří Friedel;
Doc. Ing. Pavel Jurášek, CSc.; Tomáš Kolařík; Jiří Pěknice;
Ing. Josef Podzimek; Ing. Milan Raba; PhDr. Štěpán Rusňák;
Ing. Jan Skalický; 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
www.d-o-l.cz

Objednávky a inzerce:

tel.: 241 409 467
e-mail: vodnicesty@seznam.cz

Jazyková úprava: Ing. Petr Forman

DTP, tisk: PRESTO s.r.o.

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

Evidováno Ministerstvem kultury
pod číslem MK ČR E 5178.



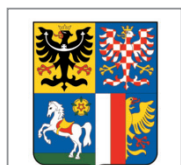
Jihomoravský kraj



Zlínský kraj



Olomoucký kraj



Moravskoslezský kraj



Pardubický kraj



Středočeský kraj

Titulní strana: Stavba průplavu z Baltského moře do Viselského zálivu v Polsku v květnu 2021

Zdroj: NDI / BESIX

OBSAH

Ing. Lubomír Fojtů: Vnitrozemská vodní doprava je zatím nevyužitou příležitostí	2
Zelená dohoda pro Evropu, vodní doprava a ČR Ing. Petr Forman	5
Stanovisko MŽP SR k přípravě a realizaci vodného koridoru Dunaj-Odra-Labe	6
Příprava splavnění Odry: Česko a Polsko se shodlo na šetrné a citlivé variantě k přírodě	7
Stavba průplavu do Viselského zálivu v Polsku je v polovině Tomáš Kolařík	8
Nový námořní kontejnerový terminál – po Odře z Horního Slezska do Svinouští	10
Polská vláda připravuje další investice. Tentokrát na Oderské a Viselské vodní cestě Ze zahraničního tisku	12
První komerční kontejnerová plavba po Visle skončila úspěšně Ze zahraničního tisku	13
Významné projekty Ředitelství vodních cest ČR Ing. Jan Bukovský, Ph.D.	14
Povodí Moravy začalo napouštět Bařův kanál u Veselí nad Moravou	19
Modernizace úpravní vody Želivka Ing. Petr Brož	20
Suezský průplav bude po havárii prohlouben a rozšířen	22
Drtivá většina zboží pluje po moři. Mapy ukáží, kde hrozí problémy	22
Co to je gigantická stavba? Ing. Josef Podzimek	25
Plavba a životní prostředí. Cesta k narovnání vztahů s ekologií Ing. Pavel Neset, CSc.	26
Zemřel prezident Sdružení pro rozvoj Moravskoslezského kraje Pavel Bartoš	27
Vzpomínka na lodního experta Ing. Jaromíra Klepocha, CSc.	27
Legenda vodnej dopravy Jaromír Klepoch: Keď na mojej lodi zahynulo 177 ľudí, stratil som dych! Ze zahraničního tisku	28
Život není takový – je úplně jiný (81) Ing. Josef Podzimek	30

Ing. Lubomír Fojtů: Vnitrozemská vodní doprava je zatím nevyužitou příležitostí



Ředitel Ředitelství vodních cest Ing. Lubomír Fojtů s tehdejším ministrem dopravy JUDr. Vladimírem Kremlíkem na prohlídce rozestavěné stavby modernizace rejd plavební komory Štvanice v Praze (foto z roku 2019)

V čele Ředitelství vodních cest ČR stojí Ing. Lubomír Fojtů od roku 2013. V letech 1983 až 1988 vystudoval Oděský institut inženýrů námořní dopravy. Od roku 1989 působil v různých funkcích na Československé plavbě labské v Děčíně s dvouletou přestávkou 2000–2002, kdy byl ředitelem divize společnosti Czechoslovak Ocean-Shipping. Položili jsme mu několik otázek ohledně vodní dopravy.

Jak hodnotíte uplynulý rok 2020? Na co jste v tomto roce hrdý? Na co pak nikoliv?

Rok 2020 byl z hlediska činnosti Ředitelství vodních cest velmi úspěšný, a to i přes obtížnou pandemickou situaci. Po řadě let se podařilo dosáhnout rekordního objemu investic do infrastruktury vodních cest ve výši 1,354 mld. Kč, čímž byl překonán i rok předchozí. Tato řeč čísel má svou hmotnou náplň – významně se posunula zejména modernizace a zvyšování parametrů Vltavské vodní cesty mezi Mělníkem a Prahou s naprosto unikátní přestavbou historického zdymadla Hořín, jež byla dokončena v letošním roce. O pár kilometrů vedle vyrostlo 7 nových mostů přes plavební kanál, na většinu se už vrátila silniční a železniční doprava, a v roce 2021 bude stavba dokončena včetně zprovoznění zdvihání 3 z těchto mostů. Také jsem rád, že se podařilo posunout přípravu dalších staveb tak, aby jejich výstavba mohla započít v roce 2021. Mrzí mě stále odkládání vyřešení schválení Koncepce vodní dopravy a na ni bezprostředního navázání povolovacího procesu pro opravdu strategickou stavbu Plavebního stupně Děčín. V závěru roku se

ministerstvu dopravy podařilo najít cestu, jak by bylo možné problematiku kompenzací vyřešit, a věřím tak, že v roce 2021 se dočkáme schválené koncepce.

Jakým problémům jste v roce 2020 museli čelit a jak jste situaci zvládli?

Na snad všechny organizace ve státě dopadla pandemie a související opatření, Ředitelství vodních cest ČR nevyjímaje. V této souvislosti musím poděkovat našim dodavatelům, že zejména na stavbách práce pokračovaly téměř plynule a žádná akce nezaznamenala zásadní zpoždění. Netýká se to jen stavebářů, ale také projektantů a dalších pracovníků, jejichž nasazení bylo enormní. Zároveň se opět projevil nedostatek odborníků ve stavebnictví, kdy omezené projekční kapacity limitovaly pokrok u některých projektech.

Jak to vidíte s financováním výstavby u vás? Jaké jste měli zdroje v roce 2019, 2020 a máte plánovány na rok 2021? Podařilo se vám v roce 2019 a 2020 vše proinvestovat?

Zcela rozhodujícím zdrojem financování výstavby infrastruktury vodních cest je rozpočet Státního fondu dopravní infrastruktury. Tyto národní zdroje jsou doplněny nástrojem pro propojení Evropy CEF na modernizaci plavebních komor Hořín a Štvanice. Rozsah financování z tohoto nástroje byl nakonec Evropskou Komisí v rámci procesu schvalování zredukován na dotaci EU ve výši 10,7 mil. EUR. Celá tato dotace byla do roku 2019 proinvestována a v roce 2020 byla příslušná žádost o platbu v plném rozsahu ze strany EU akceptována. Celkem

bylo v roce 2019 proinvestováno 1,224 mld. Kč, v roce 2020 pak 1,354 mld. Kč. Rozpočet pro rok 2021 byl schválen ve výši 1,522 mld. Kč, nicméně dnes je zřejmé, že z této částky alokovaných 330 mil. Kč z Nástroje na podporu oživení a odolnosti RRF nebude možné na vodních cestách vynaložit. Dlouhou dobu se táhlo řešení majetkového uspořádání se státními podniky Povodí z resortu ministerstva zemědělství a u některých projektů dochází k prodlužování procesů povolování např. novými požadavky na proces EIA. Tudiž v míře proinvestování rozpočtu byly roky 2019 a 2020 podstatně lepší než roky předchozí, ale některé stavby mají v přípravě z výše uvedených důvodů zpoždění.

Jaké zakázky na realizace staveb plánujete vyhlásit v letošním roce? Které považujete za investorský nejzajímavější?

Na nové zakázky na stavební práce byly bohaté předchozí roky i konec roku 2020, takže rok 2021 bude spíše o jejich realizaci. Za zajímavé stavební práce, které, jak věřím, závěrem letošního roku zahájíme, bude prohlubování 9 km dlouhého Vraňansko-hořínského kanálu, jako poslední stavby, která umožní využívat o 40 cm vyšší ponor lodí pro zásobování velkoměsta. Z jiného ranku bude stavba nových moderních servisních plavidel pro Prahu a nádrže Slapy a Orlický, aby na těchto vodních cestách bylo k dispozici jak bezpečné a pohodlné tankování pohonných hmot, ale také ekologický odběr odpadů. Zakázkami vyhlášenými koncem roku 2020, jejíž zahájení realizace se uskutečňuje v roce letošním, jsou mimořádné stavby prodloužení Baťova kanálu na jih do Hodonína, kde u Rohatce vyroste první nová plavební komora na Moravě po 80 letech, a série veřejných přístavišť pro rekreační plavbu na Labi a Vltavě.

Jaká je situace s výstavbou rekreačních přístavišť? Jak to vypadá s přístavem ve Veselí nad Moravou?

Po letech projektové přípravy a zajišťování povolení se podařilo spustit zadávací řízení na výběr zhotovitele prvních 10 nových přístavišť na Labi, další přístaviště, včetně přístaviště Davle na Vltavě, budou následovat. Během roku 2021 by tak měla probíhat realizace celkem 12 přístavišť pro rekreační plavbu a osobní lodní dopravu. Rozšíření a modernizace přístavu Veselí nad Moravou, mj. nejstaršího přístavu na novodobém Baťově kanále, kde rekreační plavba před více než 20 lety začínala, intenzivně pokračuje a v květnu tohoto roku jej otevřeme s trojnásobnou kapacitou a první tankovací stanici pohonných hmot na Baťově kanále. Věřím, že tak navážeme na mimořádně úspěšný rok 2020, kdy ještě rozestavěný přístav přilákal ke stání přes noc celkem 900 lodí, a dalších téměř 1000 na krátkodobou návštěvu.

Kdo vaše stavby financuje? Jsou z hrazeny jen z národních zdrojů nebo i EU? Je uvažováno i o zapojení PPP? Zde připomínám naši cestu po Baťově kanále v roce 2019.

Naprostá většina staveb je dnes financována z rozpočtu Státního fondu dopravní infrastruktury. Momentálně z EU můžeme využívat pouze nástroj propojení Evropy CEF, z něhož realizujeme již zmíněný projekt zvýšení parametrů Vltavy a dále jsme jedním ze 13 států, které společně pracují na projektu RIS COMEX pro zavedení Říčních informačních služeb sjednocených pro celou Evropu. Tento nástroj lze ale využívat jen pro síť TEN-T, tj. projekty na Labi a Vltavě po Prahu, sloužící pro „velkou“ zejména nákladní plavbu. Těchto projektů ale není mnoho a strategicky nejdůležitější projekty Plavebního stupně Děčín a prodloužení splavnosti Labe do Pardubic, které by byly pro tak směřovaný nástroj EU ideální, jsou ještě daleko k zahájení realizace. Jako atraktivní se nám jeví zapojení financování z tohoto nástroje pro nová multimodální řešení citylogistiky, včetně zapojení alternativních paliv, ale tyto projekty jsou zatím v přípravě. Rozvoj infrastruktury rekreační plavby bohužel z nástrojů EU financovat nelze. Roli PPP v projektech vnitrozemských vodních cest považuji za velmi omezenou. Vycházím tak i z

zahraničních zkušeností, kdy úspěšné PPP projekty byly realizovány jen v případě velmi specifické veřejné přístavní infrastruktury, která se z velké části zaplatila sama svou ekonomickou činností. Toto ale není případ, prakticky aplikovatelný v České republice, kde využívání infrastruktury vodních cest značně kolísá a je závislé na vlivech, které soukromý sektor obtížně překonává.

Jaké významné stavby jste dokončili v roce 2020 a která vás nejvíce potěšila?

V roce 2020 jsme dokončili modernizaci plavební komory Praha – Štvanice, nacházející se na dohled od ministerstva dopravy a sídla Ředitelství vodních cest ČR, mj. jde o první projekt financovaný CEF. Malá plavidla i velké lodě tak již nemusí na proplavování čekat „na motorech“ uprostřed řeky. Dále je to most přes Labe mezi Valy a Mělicemi, jako součást budoucího splavnění do Pardubic, kde původní válečné provizorium nahradil definitivní vysoký most. Již dnes tak umožnil, aby výletní loď Arnošt z Pardubic doplouvala až do Přelouče a věřím, že se brzy dočkám, že zde popluží i další velké lodě. Drobnou, ale sympatickou stavbou je nový můstek pro osobní lodě v Ústí nad Labem – Vaňově, kde tisíce lidí nastupují na pravidelné lodní linky Českým středohořím.

Nemohu se nezeptat na situaci ohledně splavnění Odry na území ČR? A situace ohledně vodního koridoru DOL?

Ministerstvo dopravy v Moravskoslezském kraji pracuje na dobudování sítě dálnic a rychlostních komunikací, zkapacitnění železniční sítě a plánuje vysokorychlostní tratě. Moravskoslezský kraj bude prvním regionem v České republice s vysokorychlostní železnicí. Ale to všechno nestačí s ohledem na budoucí hospodářský vývoj a naplnění cílů ochrany životního prostředí a klimatu v rámci Zelené dohody Evropské unie, která žádá přesun velkého množství nákladů ze silnic na železniční a vodní dopravu. Vodní doprava je pro železnici partnerem a přístavy slouží jako logistická centra. Je potřeba uvést, že příprava projektu je na začátku, neboť uvažované splavnění Odry do Ostravy může mít ještě řadu variant, které budou teprve diskutovány. Pozitivní zpráva je, že zástupci Ministerstva dopravy ČR a Ministerstva infrastruktury Polské republiky se shodují ve věci doporučení optimální trasy vodního koridoru, který umožní splavnění Odry až do ČR. Varianta vodní cesty západně od Bohumína v úseku státní hranice ČR/Polsko – Kožle je na území ČR nejkratší, důsledně se vyhýbá cenným meandrům Odry a pro město Bohumín bude znamenat rozvoje možnosti a lepší protipovodňovou ochranu. Je zcela samozřejmé, že před jeho případnou realizací musí takové dílo projít procesem posuzování vlivů na životní prostředí, včetně veřejné diskuse a jednání s dotčenými obcemi a regionem.

Územní ochrana celé takřka 500 km dlouhé trasy DOL mezi Dunajem, Odrou a Labem již padesát let do určité míry omezuje rozvoj některých obcí a jejich infrastruktury, a to zejména situovaných podél řeky Moravy. Aby mohla vláda problematiku možné realizace vodního koridoru Dunaj-Odra-Labe zodpovědně posoudit, zadalo ministerstvo dopravy v roce 2016 zpracování studie proveditelnosti, která měla za úkol prověřit ekonomickou efektivitu projektu z pohledu dopravního, vodohospodářského, energetického i rekreačního. Před samotným rozhodnutím o vodním koridoru Dunaj-Odra-Labe budou velmi pečlivě zvažovány všechny přínosy i rizika projektu, a to z pohledu evropské a národní legislativy a požadavků na životní prostředí. Má-li mít projekt naději na úspěch, pak jedině za předpokladu, že výsledný návrh bude maximálně šetrný k životnímu prostředí a bude z něj mít užitek nejen doprava, logistika a obnovitelná energetika, ale též turistický ruch a v neposlední řadě přispěje k lepšímu hospodaření s vodou jak během povodní, tak také v době sucha.

Jaká opatření byla přijata, aby se urychlila příprava a samotná výstavba? S jakými obstrukcemi se nejčastěji setkáváte? Co byste doporučil změnit?

Urychlení samotné výstavby není úplně relevantním tématem, protože stavební firmy umí stavět rychle i kvalitně. Stále skloňovaným tématem ale je, jak k vlastní realizaci dospět. Podle našich zkušeností zákonem č. 416/2009 Sb., o urychlení výstavby dopravní infrastruktury, ke zjednodušení procesů jednoznačně dochází, včetně vyjasnění podmínek pro výkupy pozemků, možnost vydávat stavební povolení i bez souhlasů vlastníků pozemků apod., ale zatím v případě vodních cest k zásadnímu zrychlení nedochází. Naším hlavním úkolem jsou strategické stavby na vodních cestách, kde ale zatím procesy nepokročily od EIA dál směrem k povolení. K obstrukcím ze strany nevládních organizací a spolků dochází i u některých menších staveb, jako je např. plavební komora Bělov, kdy dílčí nesrovnalost správního řízení vede k zacyklení procesů trvajících už nikoliv měsíce, ale léta.

Jaké vidíte využití vnitrozemské vodní dopravy jako přínosu pro klima a životní prostředí?

Vnitrozemská vodní doprava je zatím nevyužitou příležitostí, protože kongescemi trpící pozemní infrastruktura podvazuje logistiku a v konečném důsledku její zvýšené náklady platíme my všichni. Takže prvním přínosem pro životní prostředí je, že loď nahradí desítky automobilů a znečištění, které způsobují bez ohledu na způsob pohonu. Zanedbatelné nejsou ani nižší nároky na posádky, kdy pracovní podmínky na lodích jsou podstatně lepší než v kabinách kamionů. Budoucností vodní dopravy jsou samozřejmě rovněž nízkemisní pohony. Už dávno není pravda, že lodní motory znečišťují svými emisemi okolí více než pozemní doprava. Motory se postupně vyměňují a běžně dosahují úrovní srovnatelných např. s normou Euro 6. Svě místo na slunci si hledají nové pohony jako LNG, ale největší naděje jsou vztahovány na vodík a obdobné druhy pohonů, pro které jsou lodě svým disponibilním prostorem na umístění i těžkých nádrží atraktivní. Věřím, že se podaří i v České republice první demonstrátory alternativních pohonů lodí uvést v život, a že např. zásobování velkoměsta by mohlo být s moderními pohony opravdu čisté. Snad nesporným přínosem vodní dopravy je snížení zatížení obyvatelstva hlukem.

Jak zvyšujete bezpečnost plavby po našich vodních cestách?

Na bezpečnost plavby jsou zaměřeny téměř všechny projekty, aby při každé modernizaci nebo nové výstavbě byly dosažovány nejvyšší standardy např. pro bezpečné vyvazování lodí, ochranu za povodní apod. Zajištění kvalitních čekacích stání, přístavišť, přehledné plavební dráhy, je cestou, aby i tak bezpečná vodní doprava byla ještě bezpečnější. Význam těchto slov podtrhuje stále oblíbenější rekreační plavba, kdy plavidla jsou řízena málo zkušenými amatéry a pak je pohodlné zaploutví do plavební komory i do přístavu klíčové. Kapacita pro ochranu plavidel za povodní byla v uplynulých 20 letech téměř zajištěna, ale stále jsou rezervy v bezpečném tankování pohonných hmot a odběru odpadů. Ruku v ruce s výstavbou veřejných přístavišť tak ŘVC zahájilo komplexní program výstavby sítě veřejných servisních center, které by tyto služby měly poskytovat na všech vodních cestách. První tato centra budou letos uvedena do provozu. Mezi bezpečnost plavby patří i zavádění informačních technologií. Pro vodní dopravu se jedná zejména o tzv. Říční informační služby RIS, které těží z výhody evropské harmonizace, dokonce navázané na námořní technologii. Palubní vybavení je tak dnes totožné, pokud loď pluje v ČR, v Německu, Francii, Nizozemí i třeba Rakousku či Bulharsku. ŘVC se podílí na mezinárodním projektu RIS COMEX, aby všechny informace o aktuální splavnosti byly dostupné na jediném místě. Také se ukazuje, jak před několika lety zavedené povinné AIS našlo své místo na slunci a řada kapitánů na jeho chod na palubě nedá dopustit.

Jak vidíte využití vodní dopravy na území hlavního města Prahy? Např. bych zmínil Paříž ve Francii, kde je velmi ši-

roké využití vodní dopravy na území města. Jednáte v této věci se zástupci Prahy?

Pro Prahu se vodní doprava dnes uplatňuje prakticky jen pro zásobování betonáren na břehu řeky kamenivem a odvoz některých výkopků a stavebních odpadů. Dokonce jsme zaznamenali snahu představitelů městské části Praha 8, aby betonárna na Rohanském ostrově, výhradně zásobovaná loděmi, byla zrušena a místo ní byl zřízen park. Parky jsou určitě důležité, ale musíme mít park opravdu všude a je adekvátní, že cenou za tento park bude 17 tisíc nákladních automobilů s betonem ročně, které pojedou do centra metropole po ulicích z okraje Prahy? Tento beton stavby v centru metropole potřebují a potřebovat budou, přičemž největší objem surovin do města připlouvá na palubě lodí, kterých si mnozí obyvatelé či zastupitelé města ani nevšimnou. ŘVC připravuje komplexní studii, jak by se vodní doprava mohla po vzoru právě např. Paříže více uplatnit s využitím moderních technologií při další logistice stavebních hmot. Na intenzivnější jednání se zástupci Prahy se zatím připravujeme, abychom přinesli opravdu konkrétní řešení, včetně použití nízkemisních pohonů.

Jak vidíte úlohu vodní dopravy jako klíče k Zelené dohodě pro Evropu?

Vodní dopravu považuji za nezbytný prostředek pro dosažení cílů klimatické dohody. Nijak tím nechci snížit význam železniční dopravy, která je v mnoha koridorech i rychlostí přepravy nenahraditelná. Ale už dnes je zřejmé, že pro významnější přesuny ze silniční dopravy je potřebná kapacitnější infrastruktura, kterou vodní cesta může nabídnout. Zároveň použitím čistých vlnidných k přírodě lze dosáhnout toho, že naše krajina bude příjemným místem k žití a zároveň umožní životní úroveň, kterou očekáváme.

Jak jste s pandemií koronaviru bojovali na ŘVC? Jak to vypadá s kompenzacemi zhotovitelům?

V loňském roce jsme našťastí v rámci činnosti ŘVC pandemií zvládli a činnost ŘVC ani našich dodavatelů neochromila, což dokazuje mj. rozsah realizovaných investic. Kompenzace zhotovitelům jsme ve smyslu vládního usnesení vyplatili tak, jak je nám zhotovitelé doložili, a musím tímto poděkovat metodické roli, kterou ministerstvo dopravy i SFDI sehrálo, aby postupy byly jednoduché a zvládnutelné.

A závěrem, jak vidíte budoucnost vnitrozemské vodní dopravy za 20, 30 a 50 let?

Budoucnost nemohu vidět jinak než optimisticky. Vodní doprava na planetě obecně je nejdůležitějším druhem dopravy a nepředpokládám, že i přes různé vizionářské představy se to změní. Doufám, že právě nové pohony budou klíčem, aby byla dobrým sluhou a naši planetu nepoškozovala. S vnitrozemskou vodní dopravou to vidím obdobně, samozřejmě v měřítku malé Evropy. Inovace vnitrozemská vodní doprava umí, sice někdy trochu jinak nebo pomaleji, někde zase možná i rychleji (např. RIS), ale Archimédův zákon stále platí a pohon lodí stále patří k nejužitečnějším. Pokud zůstaneme příležitosti umístění technologií na palubě, které nejsou tak svázány prostorem jako třeba na kamionu, je vodní doprava opravdu zcela ekologickou formou přesunu zboží. Často se mluví o nevýhodě její rychlosti, ale důležitější je přesnost, flexibilita a spolehlivost, a tyto vlastnosti moderní lodě na moderní spolehlivě splavné vodní cesty poskytují. Také je pravděpodobné, že velkou část práce posádek plavidel převezmou automaty, i když asi ještě dlouho bude trvat, než se lodě budou pohybovat zcela autonomně bez lidského činitele na palubě nebo v dispečinku na břehu, i když i tato perspektiva je reálná.

Článek převzat z: www.sirdo.eu

Rozhovor vedl JUDr. Vladimír Kremlík, ředitel SIRDŮ a předseda Sekce dopravní Hospodářské komory hl. m. Prahy

Zelená dohoda pro Evropu, vodní doprava a ČR

Ing. Petr Forman



Důležité události na evropské scéně:

1) V prosinci 2019 vydala Evropská komise formou Sdělení dokumentu Zelená dohoda pro Evropu (EGD – European Green Deal). Stran dopravy se v něm mj. uvádí: **Prioritou bude přesunout významnou část vnitrozemské nákladní přepravy (75 %), kterou dnes zajišťuje silniční síť, na železnici a vodní cesty.** K tomu budou třeba opatření k lepšímu řízení a navýšení kapacity železnic a vnitrozemských vodních cest, která Komise navrhne do roku 2021. Důvody jsou především ekologické, totiž snaha o dekarbonizaci dopravy (a Evropy jako takové) do roku 2050.

2) Již v červenci 2019 vydala Evropská komise Prováděcí rozhodnutí k výstavbě spojení Seina-Schelde (Šelda), kde se výslovně uvádí: „**Dekarbonizace dopravy, zejména prostřednictvím vytvoření podmínek pro ambiciózní přechod z dálkové nákladní dopravy na energeticky účinné druhy dopravy je klíčovým politickým cílem Evropské unie. Pařížská dohoda potvrdila a posílila ambice EU v boji proti změně klimatu. V tomto kontextu je podpora vnitrozemské vodní dopravy k přepravě zboží jasou prioritou dopravní politiky EU a dlouhodobou prioritou politiky TEN-T.**“

3) V prosinci 2020 zveřejnila Evropská komise dokument na toto desetiletí (s výhledem do roku 2050) „Strategie pro udržitelnou a inteligentní mobilitu“, která cíle Zelené dohody konkretizuje do budoucích legislačních a nelegislačních opatření. Podle tohoto dokumentu, ke kterému na jaře 2021 vláda ČR přejala Rámcovou pozici, a seznámila s ní Parlament ČR, má doprava po vnitrozemských vodních cestách a pobřežní plavba vzrůst do roku 2030 o 25 %, a do roku 2050 o 50 % (v porovnání s rokem 2015). Mnohem důležitější je ale další milník, podle kterého musí být do roku 2030 železniční a vodní intermodální doprava schopna rovnocenně konkurovat silniční dopravě v EU. K tomuto cíli existují v zásadě dvě cesty: buď podpoříme vodní dopravu a železnici, především v její infrastruktuře a intermodální funkci, nebo nebudeme dělat nic, a v důsledku nečinnosti budeme muset uměle prodražovat silniční dopravu (např. navýšením mýta). Je jasné, že renesance vodních cest, především Labe a Odry, a také vysokorychlostní železnice, která by uvolnila část kapacity koridorů nákladní dopravy, je tou správnou cestou pro udržení konkurenceschopnosti dopravy a tím i průmyslu a mobility celkově. Splavnost Labe a dohoda s Německem a Odry až do Ostravy po dohodě s Polskem a jsou prvními důležitými kroky.

4) V současnosti (23. 3. 2021) reagoval na tento nový a jasný trend v dopravě Výbor pro dopravu a cestovní ruch Evropského parlamentu Návrh zprávy o vnitrozemské vodní dopravě, který projedná jeho plénum, a který má být následně předán Evropské radě a Evropské komisi. Mimo jiné se zde zdůrazňuje, že „...**je zásadně důležité více investovat do modernizace infrastruktury řek a kanálů...**“, požaduje se lepší financování přechodu na ekologičtější formy pohonu, zdůrazňuje se také význam nástrojů financování EU, jako je Nástroj pro propojení Evropy, Horizont Evropa, strukturální fondy a Fond soudržnosti, a v neposlední řadě se vyzývá Evropská komise, aby zřídila **specializovaný evropský fond pro vnitrozemskou vodní dopravu**, přičemž se má zjednodušit jeho dostupnost.

5) Nelze ani opominout události na některých národních scénářích. Například **německý ústavní soud** rozhodl na základě žaloby ekologických spolků dne 29. 4. 2021, že německý klimatický zákon přijatý v roce 2019 je protiústavní, protože neplánuje snížení emisí skleníkových plynů do roku 2030 v dostatečné míře na to, aby bylo dosažení cílů po roce 2030, včetně tzv. klimatické neutrality v roce 2050, reálné. Soud dal státu 20 měsíců na nápravu. Podobně se adaptují

zákony například ve Francii, Nizozemsku nebo Irsku, podobná žaloba je podána k Ústavnímu soudu i v ČR.

A jak je to v ČR:

Ve světle těchto skutečností je velmi nepravděpodobné, že by dlouhodobě obstála věta (str. 5-6) z nedávno schváleného materiálu **Dopravní politika České republiky pro období 2021–2027 s výhledem do roku 2050**, že „**Naplnění těchto cílů se zatím v podmínkách České republiky jeví jako těžko proveditelné, lze však očekávat, že na úrovni EU budou postupně realizovány legislativní kroky směřující k naplnění těchto cílů.**“ Tímto rozporným konstatováním reaguje Dopravní politika na požadavek EGD převést 75 % vnitrozemské nákladní přepravy, kterou dnes v zemích EU zajišťuje silniční síť, na železnici a vodní cesty.

Lze proto jednoznačně očekávat, že **Dopravní politika se bude muset přepracovat** – nechce-li tedy ČR opět být kverulantem a otloukánek, přičemž nakonec bude jediným „ziskem“ ztráta možností evropského financování, jakož i ztráta kredibility.

Český dokument obsahuje na straně 86 i tabulku, která zobrazuje představy zpracovatele (tedy Odboru strategie Ministerstva dopravy ČR), jaká bude dělba přepravní práce nákladní dopravy v jednotlivých časových úrovních, včetně roku 2050:

Přep. výkony nákl. dop. [mil. tkm]	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2030	2035	2050
Železniční doprava mil. tkm	16 510,30	16 636,60	16 787,60	17 025,00	17 470,60	17 853,00	18 223,00	20 587,00	21 103,20	23 730,80
Silniční doprava mil. tkm	35 733,50	34 312,00	33 756,00	33 156,00	32 631,00	32 141,00	32 520,10	32 485,00	32 936,70	31 083,30
Vnitrozemská vodní mil. tkm	559,4	592	637,6	665,5	693,1	730,8	758,8	864,8	944,5	991,3
Letecká doprava mil. tkm	21,77	24,569	29,392	32,575	33,115	34,238	34,542	35,631	36,925	40,282
Ropovody mil. tkm										
Celkem mil. tkm	52 825,00	51 565,20	51 210,60	50 879,10	50 827,80	50 759,00	51 536,40	53 972,40	55 021,30	55 845,70

Je patrné, že ambice EGD se v ČR podle tohoto scénáře ne naplní. Výkony silniční dopravy by totiž – při naplňování cílů EGD – měly v roce 2050 být **7 770,83** mil. tunokilometrů za rok, ale scénář obsahuje číslo **23 730** mil. tkm/rok, tedy cca **4x více**. Oproti tomu by společné výkony železniční a vodní dopravy měly dosáhnout hodnoty **48 034,58** mil. tkm/rok, ale zpracovatelé prognózují jen **24 722,10** mil. tkm/rok, tedy zhruba polovinu. Jasnou slabinou prognózy je zjevná rezignace (nebo nechuť?) stran možností rozvoje vodních cest, a tedy i vodní dopravy, ačkoliv evropské trendy jsou právě opačné. Pokud by převedení 75 % přeprav ze silnice měla zvládnout **železnice sama, musely by se její výkony zvýšit** z dnešních 16 510 mil. tkm/rok na 43 310 mil. tkm/rok, tedy více než **2,6x**, což je zjevně nerealistické, když již dnes je kapacita železniční infrastruktury prakticky vyčerpána, zejména na hlavních tazích. Výstavba a využití vysokorychlostních tratí, které by převzaly část osobní dopravy a uvolnila část kapacity na koridorových tratích pro nákladní dopravu, bude jen dílčí pomocí.

Vedle toho je nutné připomenout, že v oblasti **silniční dopravy** registruje tato tabulka jen **výkony dopravců, registrovaných v ČR**. Pokud se do výkonů na území ČR zahrnou i dopravci, registrovaní v zemích EU (lze nalézt v podkladech ČSÚ), nejedná se v současnosti o **35 733,50** mil. tkm/rok, ale o **56 598** mil. tkm/rok, což výše uvedené propočty významně ovlivní – **při samostatném zatížení železnice (tedy bez rozvoje vodní dopravy) by totiž železniční infrastruktura musela přenést téměř 3,6x více výkonů, než v roce 2019.**

A navíc: Dokument „Dopravní politika České republiky pro období 2021–2027 s výhledem do roku 2050“ počítá s nárůstem přeprav do roku 2050 pouze o 5,7 % vůči roku 2019, zatímco OECD předpokládá nárůst více než 4násobný, firma Ernst & Young pracovala při výpočtech pro Studii proveditelnosti vodního koridoru S-O-L „Jen“ se vzrůstem na 2,2násobek, přičemž přepočty přepravních výkonů mezi dopravními módy vznikly ještě před vyhlášením EGD. Nicméně prognózy Dopravní politiky neobstojí ani s oním nízkým růstem.

Krátce a prostě: nechuť k výstavbě a využívání vodních cest v České republice je slepou uličkou našich dopravních strategií.

Stanovisko MŽP SR k príprave a realizácii vodného koridoru Dunaj-Odra-Labe

Ministerstvo životného prostredia SR – 19. 2. 2021

Po letech konzultácií se Slovenskou republikou a podpisu memoranda o príprave vodného koridoru Dunaj-Odra-Labe v roce 2017, bylo poněkud překvapivé, že slovenské Ministerstvo životného prostredia podlehlo nátlaku ekologických organizací, které žádaly 15. února 2021 o zásadní reakci na „zločinný čin“ vlády České republiky, která si dovolila vzít na vědomí závěry Studie proveditelnosti vodního koridoru Dunaj-Odra-Labe a zahájit přípravy vyhodnocení vlivu záměru na životní prostředí. Česká vláda tím, že vůbec uvažuje o rozvoji vodní dopravy, proti sobě poštvala širokou škálu ekologických a aktivistických organizací napříč Evropou. Stanovisko Ministerstva životného prostredia SR podle našich informací nepředstavuje oficiální stanovisko vlády Slovenské republiky. Redakce VCaP

Ministerstvo životného prostredia SR (MŽP SR) pozorne sleduje práce na príprave koridoru Dunaj-Odra-Labe (D-O-L), ktoré sa dlhodobo uskutočňujú najmä zo strany Českej republiky a Poľskej republiky.

Pri posudzovaní projektu je potrebné vziať do úvahy jednak aspekty ekonomické a sociálne, ale najmä medzinárodné záväzky Slovenskej republiky, a to v oblasti ochrany vôd, ochrany prírody a vodnej dopravy. **Podľa názoru ministerstva je tento projekt problematický hneď z niekoľkých aspektov. Z vodohospodárskeho hľadiska by znamenal značný zásah do vodných útvarov. Dokonca by na mnohých miestach znemožnil dosiahnutie ich dobrého stavu, čo je záväzný cieľ, vyplývajúci z európskej legislatívy. Vodná cesta D-O-L nie je možné považovať ani za adaptačné opatrenie na zmenu klímy, naopak, mohla by prehĺbiť niektoré problémy.**

Okrem toho by projekt viazal značné investičné prostriedky, ktoré sú potrebné na iné vodohospodárske opatrenia, najmä na dosiahnutie dobrého stavu vôd a adaptáciu na dôsledky zmeny klímy (vodozádržné opatrenia, revitalizácia vodných tokov, zabezpečenie pozdĺžnej a laterálnej konektivity). Z dostupných informácií je zrejmé, že ekonomická efektívnosť D-O-L je prinajmenšom otázná vzhľadom na využiteľné kapacity železničnej dopravy a investičné náklady, ktoré by si budovanie

vodnej cesty vyžiadalo.

Keďže nie je známa definitívna trasa, nie je možné určiť jednoznačne, ktorých chránených území sa môže týkať. Projekt totiž počítá s niekoľkými alternatívami napojenia koridoru na Dunaj, a to cez Rakúsko pri Viedni, alebo cez územie Slovenska, kde je navrhnuté napojenie na Dunaj cez rieku Morava pri Bratislave, alebo napojenie umelým kanálom na rieku Váh (táto alternatíva obsahuje tunel popod Malé Karpaty). Ak by sme uvažovali aj s alternatívou napojenia cez Moravu, do úvahy pripadá (podľa vybranej alternatívy) zásah do niektorých z 5 území národných kategórií, 3 chránených vtáčích území, 10 území európskeho významu a 1 územie medzinárodného významu – ramsarskej lokality. Rakúsko napojenie cez svoje územie odmieta.

Ministerstvo chce riešiť problematiku údržby a rekonštrukcie vodných diel na Vážskej kaskáde, zastáva však názor, že primárne je potrebné realizovať opatrenia na dosiahnutie dobrého stavu vodných útvarov, nie na dobudovanie vodnej cesty.

Detailnejšie návrhy na riešenia vodohospodárskych problémov prinesie nová Koncepcia vodnej politiky, na ktorom pracujú expertné skupiny ministerstva za účasti širokej odbornej verejnosti. Koncepciu plánuje ministerstvo po pripomienkovaní predložiť do vlády na jeseň tohto roka.

Kanál Dunaj - Odra - Labe

má dva slovenské varianty: koridor pozdĺž Moravy k Devínu alebo prekopanie cesty od Kútov k Váhu



Mapa znázorňuje dve možnosti propojení ČR a Slovenska vodní cestou. Po jednání na úrovni ministerstvem dopravy obou států v loňském roce, Slovensko preferuje variantu vést vodní cestu podél řeky Moravy. Zdroj grafiky: Denník N

Příprava splavnění Odry: Česko a Polsko se shodlo na šetrné a citlivé variantě k přírodě

Ministerstvo dopravy ČR – 29. 3. 2021

Zástupci Ministerstva dopravy České republiky a Ministerstva infrastruktury Polské republiky se shodují ve věci výběru optimální trasy vodního koridoru, který umožní splavnění Odry až do ČR. Varianta vodní cesty západně od Bohumína v úseku státní hranice ČR/Polsko – Kožle je na území ČR nejkratší, důsledně se vyhýbá cenným meandřům Odry a pro město Bohumín bude znamenat rozvojové možnosti a lepší protipovodňovou ochranu.

Česká republika a Polsko spolupracují nejen na přípravě splavnění Odry, ale i na zařazení Oderské vodní cesty do evropské dopravní sítě TEN-T.

V Moravskoslezském kraji se nabízí unikátní možnost propojit všechny druhy dopravy. S Polskem pokračují přípravy přeshraničního úseku vysokorychlostní železnice Bohumín – Ostrava – Přerov a modernizace se brzy dočká celý železniční uzel Ostrava.



Koncepční návrh prodloužení Oderské vodní cesty do České republiky

Stavba průplavu do Viselského zálivu v Polsku je v polovině

Tomáš Kolařík

Práce na novém polském průplavu, umožňujícím plavbu říčním i námořním lodím z Baltského moře do Viselského zálivu a přístavu Elbląg, jsou v polovině, oznámil začátkem května polský ministr infrastruktury Andrzej Adamczyk.

„Na samotném průplavu probíhají inženýrské práce. Již jsme dokončili zemní práce a všechny železobetonové konstrukce, otočné mosty a plavební komora dostávají reálné obrysy, a břehy plavební cesty již byly dokončeny,“ vyjmenoval ministr Adamczyk.

Podle námořního úřadu v Gdyni, který je investorem projektu, směřují práce k otevření vodní cesty do Elblągu v roce 2023.

První etapa výstavby průplavu přes Viselskou kosu začala v říjnu 2019. Očekává se, že stavební práce budou dokončeny v polovině roku 2022. Generálním dodavatelem je polsko-belgické konsorcium NDI / Besix.

Celá investice se skládá ze tří částí. I. etapa, která v současné době probíhá, zahrnuje výstavbu ochranné hráze a přístavu ze strany Gdaňského zálivu, plavebního kanálu s plavební komorou (o rozměrech 120 x 22 x 5 m), ochranné hráze a přístavu ze strany Viselského zálivu, ale také plavební znaky a kapitanát Nowy Świat. V rámci této části také vznikne nový silniční systém se dvěma otočnými ocelovými mosty, které umožní nepřerušovaný provoz přes průplav, budou tu také vyhlídková místa.

Ve Viselském zálivu kromě toho bude unikátní umělý ostrov, který vznikne uložením písku z prohloubení plavební dráhy do Elblągu na hloubku 5 metrů. Ostrov je pojat jako kompenzační opatření, a vzniknou na něm mokřady a pláže, a také nová stanoviště pro ptáky.



Výstavba umělého ostrova ve Viselském zálivu



Výstavba otočného mostu a plavební komory na průplavu do Viselského zálivu

Součástí II. etapy je rekonstrukce dnešní plavební dráhy na řece Elbląg; především se jedná o opevnění břehů, které v konečném důsledku převezmou funkci protipovodňových hrází, výstavba přístavišť usnadňujících přístup k řece, a výstavba otočného mostu přes řeku Elbląg v obci Nowakowo. Smlouva na druhou etapu prací byla nedávno podepsána s firmou BU-DIMEX.

Fáze III, která završuje celou investici, obsahuje bagrovací práce od průplavu přes Viselský záliv až do přístavu Elbląg.

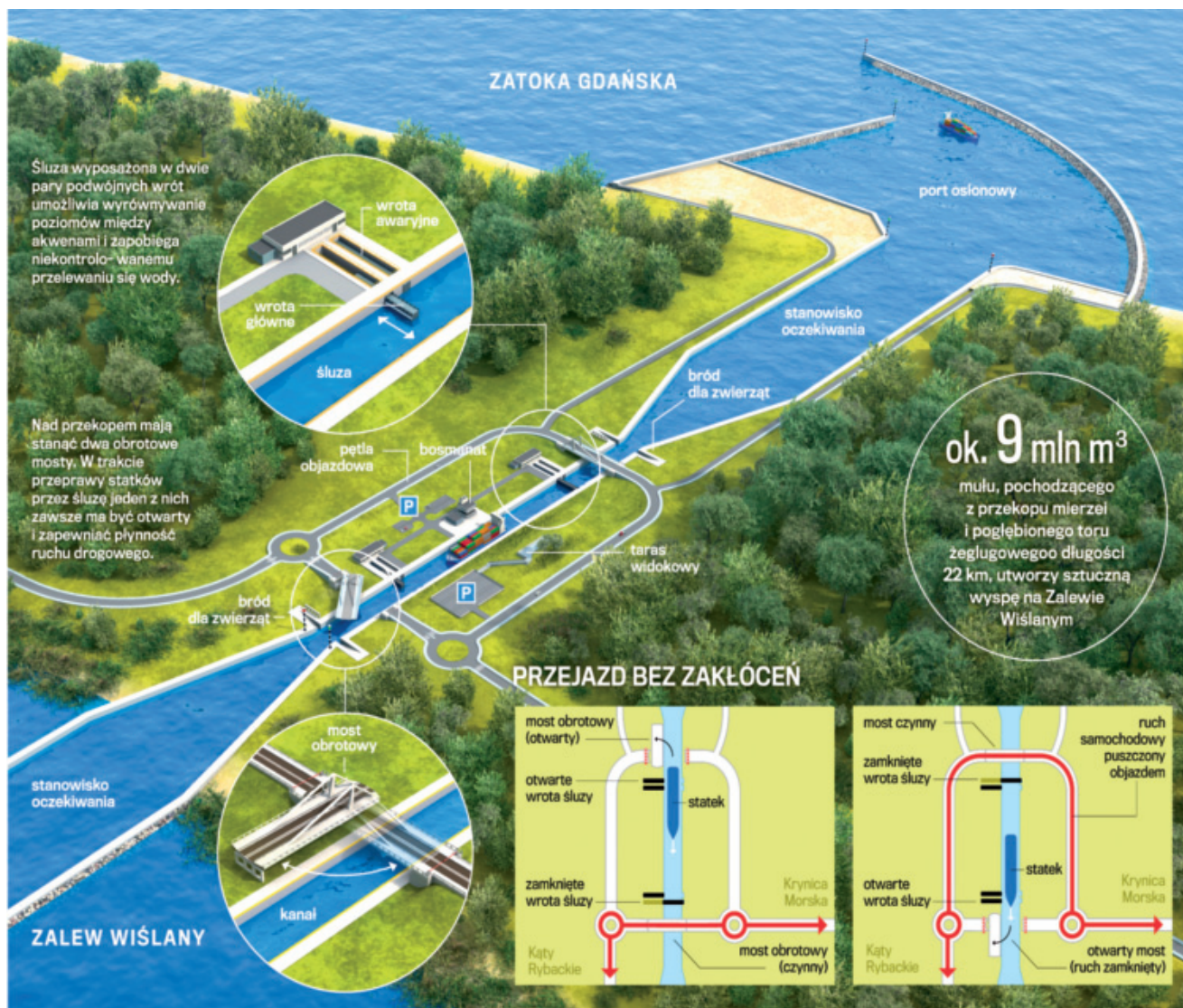
Celková délka nové vodní cesty od Gdaňského zálivu přes Viselský záliv do Elblągu je téměř 23 kilometrů, z čehož přibližně 2,5 km tvoří úsek plavební komory, vnější přístavu a čekacích stání. Plavební kanál a celá plavební dráha budou mít jednotnou hloubku 5 metrů.



Foto a informace: NDI / BESIX

Stavební práce na novém průplavu jsou v polovině

Projekt se stal v posledních letech terčem kritiky ekologických organizací, které se obávají narušení ekosystému Viselského zálivu i přes řadu ekologických a kompenzačních opatření realizovaných investorem. Této kritiky zneužilo Rusko, které se snaží stavbě průplavu zabránit z geopolitických důvodů. Nyní totiž Rusko plně kontroluje přístup všech lodí z Baltského moře do polské části Viselského zálivu jedinou přístupovou cestou, tedy Pilavskou úžinou v ruské enklávě nedaleko Kaliningradu.



Infografika nového průplavu do Viselského zálivu a jeho částí

Nový námořní kontejnerový terminál – po Odře z Horního Slezska do Svinouští

Správa námořních přístavů Štětín-Svinouští

Hlubokovodní kontejnerový terminál ve Svinouští, který bude součástí sítě integrovaných evropských dopravních koridorů, bude jako jeden z mála v oblasti Baltského moře schopen využívat vnitrozemskou plavbu jako větev pro dopravu do vnitrozemí.

Vnitrozemské vodní cesty poskytují neúčinnější a neekologičtější způsob dopravy. Spolu s železnicí jsou důležitým prvkem předpokladů Bílé knihy dopravy Evropské unie a Zelené dohody pro Evropu, která stanoví směry rozvoje dopravy pro nadcházející desetiletí.

Podle pokynů Bílé knihy má být do roku 2030 30 % silniční přepravy zboží nad 300 km přesunuto na vodní cesty nebo železnice. Do roku 2050 se pak má přesunout dokonce 75 % **veškeré** vnitrozemské nákladní přepravy, kterou dnes zajišťuje silniční síť, na železnici a vodní cesty.

energie může být přepravena lodí na vzdálenost 370 km, vlakem 300 km a nákladním autem jen 100 km.

Vnitrozemské vodní cesty

Hlavními faktory určujícími účinnost vnitrozemské vodní dopravy jsou splavnost vodních cest a úprava jejich plavebních podmínek na úroveň odpovídající vodním cestám mezinárodního významu.

Oderská vodní cesta (E-30 - spojuje Baltské moře ve Svinouští s Dunajem v Bratislavě), významná část Visly (E-40 - spojuje Baltské moře z Gdaňsku s Černým mořem v Oděse) a Warta – Noteč (E-70 - spojuje Odru s Viselskou lagunou a je součástí komunikační trasy východ – západ spojující Klajpedu s Rotterdame) byly do sítě vodních cest mezinárodního významu zapsány v roce 2017, kdy Polsko ratifikovalo AGN (Ev-



Vizualizace hlubokovodního kontejnerového terminálu v námořním přístavu Svinouští

Efektivní a ekologická doprava

Podíl vnitrozemské plavby na trhu dopravních služeb se bude z mnoha důvodů postupně zvyšovat. Je to nepochybně neekologičtější forma pozemní dopravy.

Důležitá je také přepravní kapacita. Jedna loď nebo lodní souprava plující po vodní cestě mezinárodní třídy má nosnost 1,5 až 3 tisíce tun. To znamená, že jeho přepravní kapacita se rovná přepravní kapacitě 60 až 120 nákladních vozidel.

Je také třeba věnovat pozornost energetické účinnosti vnitrozemské plavby. Jedna tuna nákladu se stejným výdajem

ropské dohody o hlavních vnitrozemských vodních cestách mezinárodního významu). Ta zavazuje signatáře, aby obnovili splavnost a zajistili alespoň IV. třídu splavnosti (nejnižší mezinárodní třída).

Tyto trasy vyžadují investice, regulaci, modernizaci a výstavbu nových hydrotechnických zařízení. Pokyny byly definovány ve vládním programu „Předpoklady pro plány rozvoje vnitrozemských vodních cest v Polsku v období 2016–2020 s perspektivou do roku 2030“.



Plavba po regulovaném toku řeky Odry, kde bude probíhat oprava výhonů



Práce na modernizaci plavební komory Nowa Wieś na Gliwickém průplavu

Z Horního Slezska do ústí řeky Odry

„V současné době realizujeme mnoho projektů na Oderské vodní cestě. Práce se mimo jiné provádějí na Gliwickém průplavu. Plavební komory Kłodnica, Rudzieniec, Dzierżno a Łabędy již byly modernizovány. Dokončujeme modernizaci plavebních komor Nowa Wieś a Sławięcice. Dokončeny by měly být v polovině roku,“ informuje Krzysztof Woś, zástupce prezidenta státního podniku Wody Polskie pro ochranu před povodněmi a suchem.

Na kanalizované řece Odře od Koźle po Brzeg Dolny probíhá modernizace 8 jezů a rekonstrukce plavebních komor na 7 vodních stupních.

„Upravujeme je podle parametrů mezinárodní třídy vodních cest. Ve fázi návrhu jsou dva nové plavební stupně Lubiąż a Ścinawa. Dokumentace by měla být hotová do roku 2023,“ zdůrazňuje Krzysztof Woś.

Na volně tekoucím úseku řeky Odry bude od Ścinawy směrem k ústí Lužické Nisy zrekonstruováno nebo přestavěno 341 výhonů.

„Spolu s německou stranou jsme lokalizovali 5 míst omezujících plavbu na hraničním úseku řeky. Odstraníme tyto překážky, odstraníme dopravní omezení, zvětšíme hloubky a zlepšíme plavbu,“ pokračuje Krzysztof Woś.

Obnova plavby na Odře vyžaduje rekonstrukci a zvedání mostů

„Most ve Štětíně Podjuchy bude přestavěn. Zhotovitel bude brzy znám a nabídky se ověřují. Úkol provedeme společně s PKP PLK. Most bude mít světlou výšku 6,2 m,“ pokračuje zástupce státní společnosti Wody Polskie.

Německá strana provede modernizaci železničního mostu v Kostrzyně. Na druhé straně Generální ředitelství pro národní silnice a dálnice a Wody Polskie odpovídají za rekonstrukci sil-

ničních mostů v Kostrzyně přes Odru a Wartu.

Most v Krosno Odrzańskie bude také zvýšen tak, aby světlá výška splňovala parametry mezinárodní vodní cesty.

„V rámci krátkodobých investic jsme začali především s likvidací úzkých míst. **Chceme tyto práce dokončit v roce 2023 a obnovit možnost dálkové plavby z Horního Slezska k ústí řeky Odry,**“ doplnil viceprezident Wody Polskie.

Berlín-Štětín-Svinoústí

Řeka Odra významně zvyšuje obchodní potenciál projektu – rozšíření dosahu kontejnerového terminálu na celou oblast povodí Odry, na jih země a dále do střední Evropy, se všemi průmyslovými a obchodními závody poblíž vodních cest, Berlín (Odersko-Havelský průplav), východní Německo s rozsáhlou sítí vodních cest. Další výhodou bude modernizovaná plavební dráha Svinoústí-Štětín na hloubku 12,5 m. Tyto práce na prohloubení budou dokončeny příští rok.

Všechny tyto projekty, včetně dálnic a železnic, vytvářejí multimodální síť spojení Svinoústí se střední Evropou a Skandinávií. Nejsou to jen projekty, ale také již probíhající investice!

Perspektiva – revize sítě TEN-T!

K plnění povinností vyplývajících z přistoupení Polska k Úmluvě AGN OSN je zapotřebí dlouhodobých opatření. Zahnutí našich vnitrozemských vodních cest do transevropské dopravní sítě TEN-T však Polsku otevírá možnost žádat o finanční prostředky EU, například z programu CEF (Nástroj pro propojení Evropy). V roce 2023 plánuje Brusel revidovat síť TEN-T. To je skvělou příležitostí pro projekty spojené s rozvojem Oderské vodní cesty, přehrad, vodních elektráren, retenčních nádrží, modernizace a údržby celé hydrotechnické infrastruktury. Je to příležitost k realizaci ambiciózních plánů na vybudování Slezského průplavu nebo propojení Odry s Dunajem.



Inovativní kontejnerová loď vyvinutá speciálně pro Oderskou vodní cestu byla spuštěna koncem roku 2020 na vodu v loděnicích Koźle

Polská vláda připravuje další investice. Tentokrát na Oderské a Viselské vodní cestě

Business Insider Polska – 13. dubna 2021



Mapa mezinárodních vodních cest procházejících Polskem

Studie proveditelnosti pro Oderskou a Viselskou vodní cestu jsou připraveny, a státní podnik Wody Polskie vyhlásil výběrové řízení na vytvoření dokumentace pro stavbu přehrady na Visle, informoval náměstek ministra infrastruktury Marek Gróbarczyk, odpovědný za námořní záležitosti a vnitrozemskou plavbu.

„Právě byly dokončeny dvě mimořádně důležité studie proveditelnosti, a to Viselská vodní cestě a Oderská vodní cesta, které zaručují proveditelnost a návratnost těchto investic na sto procent,“ uvedl Marek Gróbarczyk během zasedání výboru Sejmu pro námořní hospodářství a vnitrozemskou plavbu. Jak dodal, oba dokumenty „stanovily základní investice v rámci zahajovaných investic.“

„Mezi tyto investice patří nedávno vyhlášené výběrové řízení na projekt výstavby přehrady Siarzewo a zdymadel Malczyce, Lubiąż a Ścinawa“, dodal Gróbarczyk s tím, že je stále nutné vypracovat studie hodnotící dopad investic na životní prostředí.

Odkud se vezmou peníze

Financování investic však může být pro vládu problém. „Budeme si muset počkat na jiné časy, až Evropská komise rozhodne, že vnitrozemské vodní cesty jsou ekologické, a poté budeme moci v této fázi získat finanční prostředky,“ připustil Gróbarczyk, který naznačil, že se může jednat o zápis těchto

vodních cest: E30 (vodní cesta spojující Baltské moře s Dunajem v Bratislavě), E40 (spojující Baltské moře s Černým mořem) a E 70 (spojující belgické Antverpy s litevskou Klaipėdou) do základní sítě vnitrozemských vodních cest EU v rámci revize transevropské dopravní sítě TEN -T. V takové situaci by bylo možné získat financování v příštím finančním výhledu EU.

Stavba přehrady Siarzewo na Visle

Důležité je, že podle vlády skončila diskuse o tom, zda na střední Visle stavět novou přehradu. Státní podnik Wody Polskie vyhlásil výběrové řízení na vytvoření dokumentace pro stavbu tohoto vodního díla.

„Oficiálním oznámením o výstavbě přehrady Siarzewo, které se včera objevilo v Evropském úředním věstníku, je konec diskuse o tom, zda má být tato přehrada postavena nebo ne. Toto je okamžik skutečného zahájení této investice“, připustil Gróbarczyk.

„Tento okamžik je milníkem v provádění tohoto úkolu. Plánujeme dokončit návrh této přehrady do konce roku 2023. Aby stavební práce mohly probíhat od roku 2024 do roku 2029. Přehrada Włocławek potřebuje přes 50 let po vybudování podpůrného stupně. Dnes je tento vodní stupeň ohrožen ztrátou stability a erozí, která může vést ke stavební katastrofě“, uvedl Krzysztof Woś, náměstek prezidenta státního podniku Wody Polskie pro ochranu před povodněmi a suchem.

První komerční kontejnerová plavba po Visle skončila úspěšně

TVP3 – Bydgoszcz



Nákladní člun, který poprvé vyplul na Vislu s nákladem kontejnerů pro Kujavsko-pomořské společnosti, se bezpečně vrátil do Gdaňsku s nákladem, který poputuje do Izraele. Jedná se o pilotní kontejnerovou plavbu pořádanou provinční vládou. Jeho cílem je propagovat výhody vodní dopravy.

Po 17hodinové plavbě z námořního přístavu Gdaňsk připlul člun do Chełmna. Po zakotvení začala vykládka kontejnerů. Celkem bylo po „královně polských řek“ přepraveno pro jednu z torunských společností 150 tun zboží.

„Kontejnery z Gdaňsku dorazí do našich výrobních závodů ještě dnes, a kontejnery se zbožím pro vývoz do Izraele budou přepraveny po Visle do Gdaňsku. Jsme rádi, že k takové iniciativě došlo,“ říká Wojciech Fietkiewicz, ředitel společnosti TZMO.

Organizátorem projektu je místní vláda Kujavsko-pomořského vojvodství, která se účastní mezinárodního projektu EMMA Extension. Cílem této akce podporované Evropskou unií je posílit námořní a vnitrozemskou vodní dopravu.

„Doufáme, že se Kujavsko-pomořské vojvodství brzy stane jakýmsi vnitrozemským přístavem a při této příležitosti

se průmysl bude rozvíjet s využitím tohoto levného, ekologického a k životnímu prostředí přátelského dopravního způsobu“, zdůrazňuje maršálek Kujavsko-pomořského vojvodství Piotr Calbecki.

Během nakládky se objevili i odpůrci tohoto projektu, kteří se domnívají, že tato forma dopravy po Visle prostě škodí.

„Aby tato doprava byla ekologická, je nutné zničit řeku, která je v Evropě i v Polsku zákonně chráněna. Je to poslední velká řeka v Evropě v přírodě blízkém stavu a je to náš národní poklad“, je přesvědčen Jacek Bożka z koalice „Zachraňme řeky“, Klub „Gaja“.

S argumenty ekologů nesouhlasí hydrolog prof. Zygmunt Babiński z vysoké školy Uniwersyta Kazimierza Wielkiego z Bydhoště, který se účastnil plavby s výzkumnými aspekty.

„Jděte do Rakouska. Podívejte se, jak vyřešili problém hospodářského využití Dunaje a zároveň vyřešili problémy životního prostředí. Prostředí tam bylo oživeno, jednoduše bylo oživeno za nových podmínek“, říká prof. Zygmunt Babiński.



Významné projekty Ředitelství vodních cest ČR

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

Remorkér BESKYDY se vrátil do služby plavidlům na Labi

Po téměř 3 měsících prací v loděnici se unikátní zadokolesový vlečný remorkér BESKYDY vrátil 15. února do aktivní služby a opět pomáhá lodím při plavbě na obtížně splavném Labi mezi Hřenskem a Ústím nad Labem. Do přídě remorkéru bylo nainstalováno dokormidlovací zařízení, které pomáhá při manévrování v úzké plavební dráze. Dokončen tak byl program dílčích modernizací 65 let starého remorkéru, jenž dnes poskytuje veřejnou službu přípřeže všem plavidlům.

Zadokolesový vlečný remorkér BESKYDY byl od 16. listopadu 2020 vytažen na souš v Děčínské loděnici, kde byla do jeho přídě zabudována ocelová příčná roura s dokormidlovacím zařízením se dvěma vrtulemi, poháněnými elektromotorem výkonu 42 kW. Tento elektromotor pak napájí nově instalovaný pomocný dieselaagregát o výkonu 55 kW ve strojovně remorkéru. Příležitosti vytažení remorkéru na souš bylo využito i pro nový nátěr podponorových částí lodě, které jsou jinak trvale pod vodou. Zároveň úspěšně proběhla pravidelná technická prohlídka lodě, kterou je nutné každých 5 let vykonat.

Toto dokormidlovací zařízení významně zvýší bezpečnost při manévrování a obratech remorkéru na Labi, kdy doposud byl odkázán jen na tradiční metody manévrování pomocí kormidla a házení kotvy, případně s pomocí dřevěných šreků. Tyto metody vyžadují velmi zkušenou posádku a těžkou lidskou práci, kterou pomáhá nahradit dokormidlovací zařízení, kdy kapitán jednou páčkou zapne příčný pohon odtlačující příď lodě tam, kam ji potřebuje nasměrovat. Celková úprava si vyžádala náklady 4,2 mil. Kč bez DPH, které financoval Státní fond dopravní infrastruktury. Zároveň financoval pořízení remorkéru do

majetku státu v roce 2016 a financuje poskytování veřejných služeb přípřeže při nízkých vodních stavech.

Jedná se o poslední dílčí modernizaci technologií, která byla naplánována již při schvalování koupě remorkéru státem v roce 2016. Tento remorkér byl postaven v roce 1956 v loděnici Mělník a je jediným remorkérem v aktivní službě z původní série 12 remorkérů s unikátním zadokolesovým pohonem vyvinutým ve 30. letech 20. století pro náhradu řetězových parníků na Labi, kde jsou malé hloubky v plavební dráze. Konstrukce plavidla i veškeré klíčové technologie včetně reverzního vznětového motoru o výkonu 404 kW jsou původní, a proto je remorkér od roku 2016 kulturní památkou. Druhou modernizací provedenou Ředitelstvím vodních cest ČR v roce 2019 byla výměna původního radiolokátoru za nový digitální, kombinující radar s elektronickou plavební mapou a systémem AIS, umožňující bezpečnou plavbu i za mlhy.



Dokormidlovací zařízení na přídi remorkéru Beskydy



Remorkér Beskydy prošel modernizací v loděnici Děčín-Křešice

Na poslední nový most přes plavební kanál Vraňany-Hořín opět vyjela auta

Ředitelství vodních cest zprovoznilo 26. března 2021 nový silniční most, který umožňuje vozidlům bezpečně překonat plavební kanál Vraňany-Hořín a zpřístupňuje pravobřežní ostrov v obce Vrbno. Nový most nahradil původní jednopruhovou provizorní mostní konstrukci, která byla na konci své životnosti. Zvýšení podjezdné výšky na 7 metrů umožní snadné proplutí velkých osobních lodí i nákladních plavidel s nadměrným nákladem, které se na kanál kvůli nízkým mostům doposud nedostaly. Most vybudovalo Ředitelství vodních cest ČR v rámci projektu Zvyšování podjezdných výšek na Vltavské vodní cestě.

„Zvyšování parametrů vodních cest je jednou z priorit ministerstva dopravy. Modernizací prochází celý unikátní plavební kanál Vraňany-Hořín. Přestavěno bylo celkem 7 mostů, z toho 3 budou zdvižné, aby byl naplněn potřebný parametr podjezdné výšky 7 m, který je standardem na moderních vodních cestách Evropy. Plynulé proplutí vysokých lodí bude společně s upravenou plavební komorou Hořín zprovozněno v červnu letošního roku,“ říká Lubomír Fojtů, ředitel Ředitelství vodních cest ČR, a dodává: „Hlavním cílem staveb je zabezpečení parametrů vodní cesty, které umožní rozvoj plavby jako ekologické formy dopravy a tím i obnovu původního historického významu plavebního kanálu při napojení metropole na síť vodních cest. Ruku v ruce byla provedena obnova opotřebovaných mostních konstrukcí, které po více než 100 let zajišťují dopravní spojení do ostrovní oblasti mezi Vltavou a plavebním kanálem.“

Stavba mostu byla zahájena v lednu loňského roku. Vrbenský most prošel kompletní obnovou, kdy byl zcela nahrazen původní nízký a úzký most s omezenou nosností jen jednoho automobilu novým mostem standardních parametrů a průjezd vozidel tak nebude nijak omežován. Vlastní konstrukci tvoří trám ztužený obloukem na rozpětí 57 metrů. Most je zajímavý

jak technicky, tak i po estetické stránce. Vzhled byl zvolen tak, aby nenarušil historickou hodnotu plavebního kanálu. Betonové části opěrných zdí jsou obloženy tak, aby vzhledově vypadaly jako původní kamenné opěry. K estetické kvalitě nového mostu přispěl i fakt, že bylo přeloženo závlahové potrubí, které původně vedlo souběžně s mostem a nově je pomocí protlaku uloženo pod kanálem. V nezbytně dlouhých úsecích (zhruba 150 m) bylo z důvodu zdvižení nivelety o 2,8 m upraveno výškové i směrové vedení silnice, která byla zároveň oproti původnímu stavu napříměna.

Doprava byla dnes převedena z provizorní objíždky na nový most a zatím probíhá kyvadlově. Stavaře ještě čeká řada dokončovacích prací, včetně odstranění napojení objíždky a definitivních úprav okolí. Celá stavba bude zcela hotova začátkem června letošního roku. Do té doby musí ještě řidiči počítat s částečným dopravním omezením.

Modernizaci mostu provedlo sdružení FIRESTA-Fišer, rekonstrukce, stavby a Colas CZ, se stavebními náklady přibližně 220 mil. Kč včetně DPH financovanými z prostředků Státního fondu dopravní infrastruktury.

Souběžně probíhá dokončování instalace zdvižných technologií na 3 dalších mostech překlenujících plavební kanál, kterou drobně zkomplikovala pandemie COVID-19. Unikátní mosty dálkově ovládané z velína zdymadla v Hoříně se začnou zvedat během května a června letošního roku.



Původní mostní konstrukce přes plavební kanál



Nový silniční most zprovozněný v březnu 2021

Obří jeřáb přemístil historický most u čistírny v Praze Bubenci na břeh plavebního kanálu

Největší mobilní jeřáb v Česku o nosnosti 550 tun přemístil 7. dubna 2021 památkově chráněný ocelový most bývalé polní dráhy pro dopravu kalů z historické čistírny odpadních vod v Praze Bubenci na břeh. Most překlenuje od roku 1908 plavební kanál Trója-Podbaba a v rámci modernizace Vltavské vodní cesty jej Ředitelství vodních cest ČR zvýší tak, aby pod ním mohly proplout i sedm metrů vysoké lodě. Ocelová konstrukce bude zrekonstruována a vrácena zpět na zvýšenou spodní stavbu. Unikátem bude obnovení původních kolejí rozchodu 600 mm.

„Pražský plavební kanál Trója – Podbaba, který byl vybudován na přelomu 19. a 20. století pro zajištění trvalé splavnosti Vltavy do Prahy, kříží u Ústřední čistírny odpadních vod (ÚČOV) ve směru na Císařský ostrov dva mosty, které svou podjezdnou výškou nevyhovují parametrům moderní evropské vodní cesty,“ uvedl Ing. Jan Bukovský, zástupce ředitele Ředitelství vodních cest ČR. „Prvním na řadě je 113 let stará památkově chráněná konstrukce mostu na bývalé polní dráze, která je dnes na samé hranici své životnosti. Při stavbě bude provedena její generální oprava, aby byla zachována i dalším generacím a zároveň byl otevřen širší profil pro průchod povodní,“ doplnil.

„Přes sto let stará nýtovaná konstrukce se konečně dočká citlivé rekonstrukce. Most už sice není dopravně využíván, ale po repasi a zvýšení budou Pražané nadále moci obdivovat tuto technickou památku, která je součástí muzea Stará čistírna od-

padních vod 1906 Bubeneč. Je důležité hledat cesty, díky kterým můžeme zachovat vzácné letité konstrukce, a přitom nadále rozvíjet Prahu," uvedl Ing. Adam Scheinherr, Ph.D., MSc., náměstek primátora hl. m. Prahy pro oblast dopravy.

Most bývalé polní dráhy původně sloužil pro dopravu kalů z historické čistírny odpadních vod v Bubenči na kalová pole na Císařském ostrově pro jejich odvodnění. Pozice mostovky bude zvýšena o 2,35 m a bude doplněno druhé inundační pole pro povodňové vody. Návrh tohoto pole byl volen záměrně jednoduchý se střízlivými proporcemi, aby kompozičně nekonkuroval oblouku ocelového mostu, a naopak podtrhl jeho elegantní tvar. Na zvýšeném tělese od historické budovy přes most až po nově zbudované zarážedlo na pravobřežním předpolí dojde k obnově koleje polní dráhy o rozchodu 600 mm, přičemž bude výhledově možné ji napojit na soustavu kolejíšť v areálu muzea. Po následném nasazení drážních vozidel by se tak most mohl znovu předvést jako funkční kus historie města.

Jeden z největších mobilních jeřábů v republice dnes celou příhradovou konstrukci o hmotnosti 105 tun přemístil ze současné polohy přes kanál na levý břeh, při největším vyložení jeřábu 38 m. V následujících dnech bude po rozdělení na 3 části most odvezen do haly, kde bude repasován. Některé části ocelové konstrukce, které jsou v havarijním stavu, budou nahrazeny replikou. V září 2021 bude staronová konstrukce osazena zpět na opěry v upravené výšce.

Souběžně budou pokračovat práce i na vedlejším silničním mostě z Papírenské ulice do ÚČOV na Císařském ostrově. Ocelový silniční most bude také opraven a zdvižen o 1,6 m. U silničního mostu je potřeba zřídit provizorní přemostění k zajištění nepřerušené dopravy na ÚČOV. Provizorium ŽM60 bude na přelomu května a června vysouváno na speciálních pontonech přes kanál na straně proti proudu od silničního mostu a budou na něj přeloženy také stávající inženýrské sítě ze silničního

mostu. V srpnu 2021 bude stávající most zvednut a proběhne jeho rekonstrukce. Zprovoznění a dokončení celé stavby je plánováno na duben 2022.

„Rekonstrukce obou mostů v oblasti, kde se budovaly stavební objekty na přelomu 19. a 20. století přináší řadu překvapení a nutnost hledat zajímavé technické řešení. Pevně věříme, že dokážeme splnit naplánované termíny a provést zakázku v požadované kvalitě,“ doplnil Milan Vrabec, vedoucí projektu SMP CZ, a.s.

Stavbu Zabezpečení podjezdů výšek na Vltavské vodní cestě, Stavba 005.A Most bývalé polní dráhy – km 1,58 a Stavba 005.B – Silniční most na MK ÚČOV – 1,67, realizují dodavatelé SMP CZ a.s. - OK Třebestovice a.s. se stavebními náklady 193 mil. Kč včetně DPH financovanými z prostředků Státního fondu dopravní infrastruktury.



Původní mostní konstrukce přes plavební kanál



Největší mobilní jeřáb v Česku demontoval historický most u čistírny v Praze Bubeneč

Unikátní kamenný most přes plavební komoru v Hoříně se poprvé zdvihl

15. dubna 2021 byl poprvé uskutečněn oficiální zdvih jedinečného kamenného mostu přes velkou plavební komoru na zdymadle Hořín, plně automaticky řízený počítačem. 116 let starý kamenný oblouk byl během dvou let rozebrán a vrácen na novou ocelovou konstrukci, která umožní jeho zdvih pro proplutí až 7 m vysokých lodí. Technická památka tak bude i nadále plně sloužit plavbě nejmodernějších lodí vstříc Praze při zachování její architektury. Nyní je zahajován zkušební provoz a během června první vysoké lodě proplují nejen zdymadlem, ale také dalšími třemi zdvižnými mosty přes plavební kanál.

„Cílem stavby modernizace velké plavební komory Hořín je zajištění parametrů moderní vodní cesty sítě TEN-T, zejména v podobě podjezdné výšky, která při vysoké hladině na Labi klesala až na 2,1 m a znemožňovala bezpečnou plavbu velkých osobních lodí i lodí s vysokým nákladem do Prahy. Odvážnou myšlenku zachovat vzhled památky z roku 1905 a zároveň zkvalitnit vodní cestu pro podmínky 21. století se podařilo díky vynikající práci projektantů a stavbařů zrealizovat a kamenný oblouk k nerozeznání od původního hydraulické válce zvednou během 6 minut o pět metrů,“ uvedl Lubomír Fojtů, ředitel Ředitelství vodních cest ČR.

Velká plavební komora byla začátkem dubna uvedena do provozu a skončilo tak více než půlroční omezení provozu. „Od 1. dubna 2021 mohou opět lodě proplovat velkou plavební komorou Hořín a končí tak omezení délky a potřeba rozpojování sestav při proplování malou komorou směrem na Prahu. V zimě stavbaři dokončili kamenné obklady, kdy kolem 90 % původních kamenů se vrátilo zpět. Těším se, jak staronový most hmotnosti 400 tun umožní svým zdviháním plavbu až 7 m vysokých osobních lodí i lodí s vysokým nákladem z Mělníka do Prahy,“ doplnil Fojtů.

Obloukový zdvižný most tvoří 100 tun ocelové příhradové konstrukce a 300 tun repasovaného kamenného obkladu. Celý most zvedají dvě dvojice hydraulických válců, každý o výtlaku cca 220 tun, poháněné dvěma hydraulickými agregáty na každém břehu.

„Velmi mě těší, že se nám podařilo implementovat řídicí systém a provést úspěšný první zdvih ovládaný počítačem. Až zařízení vstoupí do zkušebního provozu, budeme sledovat náklony, geometrii, tlaky, hydrauliku a nejrůznější vlivy působící

na mostní konstrukci. Provoz je již nyní plně automatizovaný a umožňuje proplutí velkých lodí s podjezdnou výškou až 7 metrů. Funguje to tak, že kapitán lodě, pro její proplutí nestačí podjezdná výška spuštěného mostu, požádá obsluhu zdymadla o zdvih mostu, která stiskem tlačítka na počítači dá povel řídicímu systému a provede automatické proplavení. Zkušební provoz vyvrcholí závěrečnými komplexními zkouškami,“ přibližuje Jan Prokeš, vedoucí projektu z Metrostavu.

Modernizace vodního díla Hořín začala v březnu roku 2019. Stavbaři Metrostavu v první odstavce rozebrali horní i dolní ohlaví plavební komory, následně provedli betonáže nosných konstrukcí a obložili je původním kamenem. Tím rozšířili průjezdný profil z 11 na 12 metrů. Ze stejného důvodu bylo zároveň nutné vyměnit horní i dolní vrata za širší. Na jaře loňského roku osadili pomocí největšího jeřábu v ČR ocelovou kostru zdvižného mostu a v červenci krátkodobě vrátili do provozu plavební komoru. V říjnu 2020 se komora opět uzavřela, aby mohl být zdvižný most kompletně dostrojen. Při dostrojování kladli kameníci maximální důraz na zachování co největšího množství původních kamenných prvků.

Projekt, společně s modernizací rejd plavební komory Praha – Štvanice, uspěl v roce 2017 u Evropské komise a získal financování z grantu Nástroje Evropské Unie pro propojení Evropy CEF, který dosáhne 10,7 mil. EUR. Financován je rovněž Státním fondem dopravní infrastruktury. Současně je dokončována výstavba 7 nových mostů přes plavební kanál Vraňany – Hořín, která je rovněž nezbytná pro umožnění proplutí vysokých lodí.



Detail nové mostovky velké plavební komory Hořín ve zdvižené poloze



Celkový pohled na zdymadlo Hořín – nová mostovka ve zdvižené poloze

Unikátní železniční most přes Vraňansko-hořínský plavební kanál se poprvé zkušebně zdvihl

Tým zhotovitele provedl 24. dubna 2021 první zkušební zdvih nového železničního mostu přes Vraňansko-hořínský plavební kanál v Lužci nad Vltavou. Jedná se o první pohyblivý železniční most v České republice. Zdvih mostu byl plně automaticky řízen počítačem a ovládání se uskutečnilo provizorně z mostu. Po kompletaci zbývajících dvou zdvižných silničních mostů bude zprovozněn dálkový řídicí systém a všechny mosty budou ovládaný z dispečerského stanoviště ve velině plavební komory Hořín. Ředitelství vodních cest ČR tak dokončením série nových mostů umožní během června letošního roku proplutí prvních vysokých lodí z Mělníka do Prahy.

Most tvoří příhradová konstrukce se spodní ortotropní mostovkou s přímým upevněním koleje o celkové hmotnosti 135 tun. Celý most o rozpětí 29 m zvedají dvě dvojice hydraulických válců, poháněné dvěma hydraulickými agregáty na každém břehu. Po demolici původního mostu byly v původních kamenných opěrách vybudovány nové krabicové opěry s technologickou místností pro umístění technologie zdvižného zařízení. Železobetonové konstrukce jsou opatřeny kamenným obkladem, aby byl zachován ráz památkově chráněného 116 let starého plavebního kanálu.

Při prvním zkušebním zdvihu mostu bylo ověřeno správné fungování zařízení pro rozpojování kolejových pasů tzv. šikmý styk kolejnic, který zajišťuje nejen jejich bezpečné rozpojení při zdvihu mostu, ale především bezpečné spojení při dosednutí mostu do spodní polohy. Zároveň bylo namontováno další unikátní zařízení, a to zabezpečovací zařízení kontrolující polohu kolejnic ve spodní poloze s vazbou do staničního zabezpečovacího zařízení železniční stanice Vraňany. Bylo tak ověřeno, že po dosednutí mostu do spodní polohy nic nebrání obnově bezpečného provozu železnice.

Nový most se budoval mezi listopadem roku 2019 a červnem roku 2020, kdy byla obnovena drážní doprava do nové zastávky v Lužci nad Vltavou s novým bezbariérovým nástupištěm a přístřeškem. Práce pak pokračovaly montáží složité technologie zdvihu mostu a veškerých zabezpečovacích zařízení.

Stavbu Zabezpečení podjezdů výšek na Vltavské vodní cestě, kanál Vraňany – Hořín, Ia. etapa, realizují dodavatelé STRABAG Rail a.s. - EUROVIA CS a.s. – OK Třebestovice a.s. a je financována z prostředků Státního fondu dopravní infrastruktury.



Zkušební zdvih nového železničního mostu v Lužci nad Vltavou



Povodí Moravy začalo napouštět Baťův kanál u Veselí nad Moravou



Bc. Petr Chmelař – tiskový mluvčí Povodí Moravy, s.p.

Šest měsíců mělo povodí Moravy na přípravu Baťova kanálu na hlavní plavební sezónu. Za tuto dobu byly dokončeny opravy Baťova kanálu v úseku Veselí nad Moravou – Vnorovy, proběhla pravidelná kontrola a údržba plavební hloubky, vyčištění a seřízení plavebních komor, výstavba servisních stání pro služební plavidla a zahájení výstavby nového přístaviště u Starého Města. 20. dubna začali vodo hospodáři opravený úsek opět napouštět.

Se vzrůstajícím lodním provozem v říčních či kanálových úsecích je nutné věnovat stále více pozornosti a také finančních prostředků na údržbu či obnovu této vodní cesty. Aby nedocházelo k omezování provozu, je nutno většinu oprav provádět mimo dobu, kdy probíhá hlavní turistická plavební sezóna, což značně komplikuje provádění prací a prodlužuje termíny realizací jednotlivých oprav či staveb. „Ukončením hlavní plavební sezóny 2020 tak byla ihned zahájena příprava na bezproblémové zahájení letošní hlavní plavební sezóny. I v tak krátkém a stavebně nepříznivém období se povedlo realizovat řadu významnějších i drobných akcí. Baťův kanál je tak připravený na tradiční zahájení hlavní plavební sezóny na začátku května,“ říká generální ředitel povodí Moravy, s. p., Václav Gargulák.

Největší stavební akcí byla oprava opevnění Baťova kanálu u Veselí nad Moravou. Obliba této vodní cesty a rostoucí návštěvnost si vybírá svojí daň. Vysoký provoz vede k poškození břehového opevnění vlivem abraze, sesouvání břehů, zvětšování nátrží a narušování stability podélných ochranných hrází. „Již před minulou hlavní plavební sezónou jsme zahájili opravu celého úseku mezi Veselím nad Moravou a Vnorovy. Práce probíhaly tak, aby nedocházelo k omezování plavby. Opravy jsme proto rozdělili do více etap. Baťův kanál v tomto úseku získal nové kamenné opevnění, což zvýší plynulost, bezpečnost i komfort plavby. Práce v korytě jsou dokončené a v úterý v poledne jsme mohli začít tuto část kanálu napouštět,“ doplňuje Gargulák. Práce mimo koryto budou probíhat i v průběhu plavební sezóny.

Opravy úseku Baťova kanálu mezi Veselím nad Moravou a Vnorovy Povodí Moravy, s. p. zahájilo v říjnu 2019 a vyžádaly si 53 mil. Kč. Stavba je financována ze Státního fondu dopravní infrastruktury.

Pro novou plavební sezónu budou rovněž připravena tři nová pevná servisní stání u plavebních komor ve Veselí nad Moravou, Vnorovy I. a Vnorovy II. V současnosti navíc Povodí Moravy, s. p., dokončuje servisní stání v Sudoměřicích a Spytihněvi. Jedná se o servisních stání určené k bezpečnému krátkodobému i dlouhodobému stání nejen pro správce vodního toku, ale i pro složky Integrovaného záchranného systému a Státní

plavební správu, zajišťující dozor na vodní cestu a plavbu. Plynule probíhají práce i na novém přístavišti Kunovský les, které umožní krátkodobé a střednědobé stání u Starého Města.

Průběh loňského roku, během kterého postihly naše území povodně v červenci a říjnu, vedl k zanesení dolních i horních rejd plavebních komor. „Po povodních došlo k výraznému zanesení rejd plavebních komor Nedakonice, Uherský Ostroh, Veselí nad Moravou, Vnorovy I. a naplavení dvou štěrkových lavic pod plavební komorou Kunovský les. Po místních lokálních povodních na řece Veličce a říčce Radějovce navíc došlo k značnému zanesení plavebního kanálu nánosy na vodo hospodářském uzlu ve Strážnici a části toku Radějovka pod soutokem s plavebním kanálem pod plavební komorou Petrov. Tyto sedimenty jsme před startem letošní hlavní plavební sezóny vytěžili a odstranili,“ vysvětluje ředitel místně příslušného závodu Povodí Moravy v Uherském Hradišti Pavel Cenek.

Těsně před zahájením nové plavební sezóny vodo hospodáři vyčistili horní i dolní ohlaví (prostory chodu vzpěrných vrátů a nápusných zařízení) na všech 13 plavebních komorách a provedli údržbu a seřízení technologií plavebních komor.

V podzimních a zimních měsících z počátku letošního roku provedlo Povodí Moravy, s. p., na celém úseku plavební cesty zdravotní probírky doprovodného břehového porostu. Jednalo se především o likvidaci suchých a poškozených stromů, náletových dřevin, křovinného porostu a rákosu z plavební dráhy, hlavně pak likvidaci stromů poškozených polomy. Velkou měrou se na špatném zdravotním stavu doprovodného porostu podepsala také aktivní činnost bobra evropského, kdy obzvláště nebezpečné pro veřejnost byly okousané či z velké části nakousané vzrostlé stromy.

Povodí Moravy, s. p. je dle zákona číslo 114/1995 Sb. o vnitrozemské plavbě správcem vodní cesty Otrokovice – Rohatec (Baťův kanál). V souladu s ustanovením tohoto zákona, provádí Povodí Moravy, s. p., závod Střední Morava v Uherském Hradišti v rámci svých povinností práce na vodní cestě, související s provozem, údržbou, obnovou a modernizací dopravně významné využívané vodní cesty. Jednou z hlavních činností na vodní cestě je udržování bezpečného a provozuschopného stavu vodní cesty a zajišťování provozních funkcí všech zařízení sloužících plavebnímu provozu. Jedná se především o udržování plavebních hloubek v celé šířce plavební dráhy, odstraňování překážek z plavební dráhy, opravu břehového opevnění a značení vodní cesty plavebními znaky.

Pro letošní rok se předpokládá provoz Baťova kanálu ve standardním režimu. Samozřejmě s ohledem na aktuální situace může dojít ke změnám provozu.



Čištění rejd plavební komory Spytihněv



Napouštění opraveného kanálového úseku mezi Veselím nad Moravou a Vnorovy

Modernizace úpravny vody Želivka

Ing. Petr Brož – Metrostav a.s., divize 6

METROSTAV



Pohled na Úpravnu vody Želivka a vodní nádrž Švihov. První objekt zleva vzadu, s motivem vlny na opláštění, je nově zbudovaná hala GAU

V rámci projektu „Modernizace ÚV Želivka – 2. stavba (GAU)“ byl realizován nový filtrační stupeň s náplní granulovaného aktivního uhlí (GAU). ÚV Želivka je v mnoha směrech unikátním počinem nejen v ČR, ale v celé střední Evropě. Projekt zrealizoval tým dodavatelského sdružení (Metrostav a.s., SMP CZ, a.s., GEOSAN GROUP a.s.) pod vedením Ing. Petra Brože z divize 6 akciové společnosti Metrostav, která je vedoucím společníkem.

Projekt za 1,221 miliardy korun, který začal v říjnu 2018 a byl dokončen letos v lednu, v sobě zahrnoval výstavbu haly GAU a úpravy ve stávajících objektech pro napojení haly GAU do systému stávající úpravy (filtrace F2, obtokový kanál ozonizace, komora rozdělení průtoku, provozní čerpací stanice). Součástí modernizace byla i výstavba kolektoru propojujícího halu GAU a halu pískové filtrace F2, dále pak realizace potrubí sání k čerpací stanici a následného výtlačku (DN 1600, litina) na GAU a potrubí odtoku filtrátu z GAU na spojnou komoru před měrným objektem (2 x litina DN 1400, v ražené části 2x DN 1400 metodou ztraceného bednění při zálivce štoly betonem). Bylo potřeba zajistit i doplňkové práce, což byly přeložky a doplnění inženýrských sítí. Vyvolanou investicí byla nutnost přeložky areálové části vodovodního přívaděče pro Havlíčkovobrodsko.

Stavbu nádrže v 60. letech 20. století zahájil podnik Vodní stavby. Dílo následně dokončil, jako generální dodavatel přehradní a vodárenské části již Metrostav, který byl z Vodních staveb organizačně vyčleněn. Úpravna vody (ÚV) Želivka je hlavním zdrojem pitné vody pro hlavní město Prahu, významnou část Středočeského kraje a pro část kraje Vysočina. Dodává 73 % z celkové spotřeby pitné vody pro Prahu (zbytek je dodáván z ÚV Káraný, třetím – záložním – zdrojem pitné vody je ÚV Podolí).



Hala GAU, 1. NP, armaturní sál

ÚV Želivka byla uvedena do provozu v roce 1972. Vlastní úpravná je součástí rozsáhlého vodohospodářského díla, jehož výstavba započala v roce 1965. Součástí bylo vybudování přehradní hráze a štolového přivaděče se všemi doprovodnými stavbami. V další etapě výstavby, která se uskutečnila v 80. letech 20. století, byla postavena nová hala pískové filtrace, čímž se zvýšil výkon úpravný více než dvojnásobně (z 3 300 na 7 700 l/s). V roce 1991 byla zprovozněna ozonizace. Je zajímavé, že nejen doprava upravené vody do Prahy štolovým přivaděčem, ale i její průtok úpravnou byl navržen a realizován jako ryze gravitační.

Úpravná vody Želivka byla realizována jako jednostupňová pro úpravu povrchové vody, která je z vodní nádrže Švihov odebírána pomocí dvou odběrných věží. Každá odběrná věž je vybavena pěti okny vertikálně vzdálenými od sebe 8 m, čímž je zajištěn odběr vody z vrstvy o nejlepší kvalitě. Odebraná voda je vedena dvěma přívodními řadami DN 1 400 do čerpací stanice surové vody, odkud je čerpána výtlačnými řadami DN 1 400 a DN 1 600 do areálu úpravný. Čerpání surové vody zajišťuje 11 čerpadel. Jednostupňová úprava surové vody probíhá ve dvou halách filtrace.



Hala GAU, 2NP, pohled na otevřený filtr – praní filtrační náplně vodou

Filtrace 1 je tvořena 32 otevřenými pískovými rychlofiltry (každý o ploše 97 m²) s předřazenou chemickou úpravou (dávkování síranu hlinitého, míchání v rychlomísiči a pomalé míchání ve flokulační nádrži). Filtrace 2 je rozdělena na dvě linky, které zajišťují dosažení plného výkonu úpravný. Dávkování síranu hlinitého je zaústěno do rozdělovacího objektu, za kterým následují dva rychlomísiče. Z nich natéká voda do 24 otevřených pískových rychlofiltrů (každý o ploše 99 m²). Praní filtrů je zajištěno vzduchem a vodou. V roce 1991 byla technologie doplněna o ozonizaci, která byla zrekonstruována v letech 2009 a 2010. Ozón je vyráběn ve dvou generátorech ozonu z přiváděného kyslíku. Důkladné promíchání po nadávkování ozónu zajišťují dva statické mísiče GDS v každé lince, celkem šest mísičů pro 3 ozonizační linky. Ozonizovaná voda je vedena do měrného objektu, kde dochází k úpravě pH pomocí vápenné vody (rekonstrukce vápenného hospodářství proběhla v letech 2006 až 2008). Následuje hygienické zabezpečení pomocí chloru (dávkován ve formě chlorové vody). Upravená voda je vedena do regulačních vodojemů, odkud je odváděna do štolového přivaděče. Štolovým přivaděčem s průměrem 2 640 mm o celkové délce 52 km je upravená voda vedena gravitačně až do Prahy. Celkový objem přivaděče je 280 850 m³ a počítá se s ním v bilanci potřeby vody pro Prahu. Voda je přiváděna do dvou vodojemů o celkovém objemu 200 000 m³ v areálu vodo-

jemu Jesenice I. Zde je upravená voda znovu hygienicky zabezpečena chlorem a akumulována před další distribucí do zásobních vodojemů pražské vodovodní sítě.

V rámci modernizace úpravný došlo k vybudování nové Haly GAU, ve které je umístěno celkem 16 filtrů (4 vany po 4 filtrech) o celkové filtrační ploše 1 604 m², naplněných 2730 m³ granulovaného aktivního uhlí ve vrstvě 1,7 m od belgického výrobce. Výkon filtrů s GAU je navržen na průtok v rozmezí 1 100 až 3 500 l/s. Filtry jsou vybaveny francouzským nerezovým drenážním systémem.

Objekt tvoří dvoupodlažní nadzemní a částečně podzemní jednolodní hala, která je příčně rozdělena na dva nezávislé dilatační celky a ve které jsou umístěny čtyři vany s filtry, každá o vnějších rozměrech 14,35 x 39,8 m. Celkové půdorysné rozměry jsou 97,2 x 46,8 metru, výška od terénu po atiku v nejvyšším místě je cca 13,5 metru.

Po dokončení rozhodujících prací na technologické části díla vloni na podzim bylo přistoupeno k individuálním zkouškám jednotlivých strojů a strojních sestav, následně proběhlo zapravování filtrační náplně z aktivního uhlí s laboratorním sledováním parametrů filtrátu a odpadní prací vody. Po přípravných činnostech, především ve zprovoznování SŘTP, proběhla úspěšná komplexní zkouška celého díla v trvání 72 hodin, na



Hala GAU, 2. NP. Pohled na otevřený filtr – filtrování upravované vody

základě které bylo dílo v lednu 2021 předáno investorovi. Zkušební provoz, předepsaný na 12 měsíců, byl zahájen 1. 2. 2021 a nyní úspěšně probíhá.

Původní, jednostupňová technologie Úpravný vody Želivka stále ještě vyhovuje nynějším požadavkům na kvalitu pitné vody.

Nicméně, v důsledku zhoršování kvality povrchových vod dochází k vyššímu nárůstu mikrobiologického znečištění. Sledován je i nárůst koncentrací pesticidů včetně jejich metabolitů, farmak a prostředků osobní péče v surové vodě, přičemž na odstranění těchto polutantů nebyla technologie úpravný koncipována. Proto bylo na základě odborných studií rozhodnuto o rozšíření technologie o druhý úpravárenský stupeň, kterým je sorpce na vrstvě granulovaného aktivního uhlí (GAU). Tento stupeň je včleněn mezi ozonizaci a měrný objekt, ve kterém dochází k úpravě pH vápennou vodou a dezinfekci vody chlorem před odtokem do spotřebiště.

Pomocí filtrace s granulovaným uhlím dojde k omezení specifických organických látek, minimalizace rizika nesplnění legislativních limitů pro pitnou vodu (pesticidy), zlepšení organoleptických, především chuťových, parametrů vody, snížení bezpečnostních rizik v běžném provozu (např. při přirozeném zhoršení kvality surové vody během jarního oživení) a za krizových situací. Nezanedbatelné je omezení rizik plynoucích z případného skokového zhoršení kvality surové vody ve VN Švihov.

Suezský průplav bude po havárii prohlouben a rozšířen

Správa Suezského průplavu

Správa Suezského průplavu (SCA) plánuje rozšířit o 40 metrů jižní část kanálu, kde v březnu uvázla kontejnerová loď a zablokovala na šest dní lodní dopravu. Zároveň se chystá tuto část vodní cesty prohloubit. Oznámil to po nedávné havárii předseda správy Suezského průplavu Usáma Rabía.

Egyptský prezident Abdal Fattáh Sísí sdělil, že projekt by měl být dokončen nejpozději do dvou let. Správa průplavu chce rozšířit 30kilometrový úsek vodní cesty mezi městem Suez a Velkým Hořkým jezerem o 40 metrů na východní straně. V plánu je také prohloubení úseku z dnešních 20 metrů na 22 metrů.

Druhý pruh průplavu, který byl otevřen v roce 2015 severně od Velkého Hořkého jezera, a umožnil plavbu v obou směrech, se dočká prodloužení o deset kilometrů, a dosáhne tak délky 82 kilometrů, doplnil Rabía.

Dříve SCA uvedla, že také zkoumá možnost pořídit plovoucí jeřáby, které by dokázaly složit náklad z výšky až 52 metrů.

V březnu v jižní části kanálu uvízla kontejnerová loď Ever Given, dlouhá 400 metrů. Proplout kvůli tomu nemohly stovky lodí. Až po týdnů se podařilo specialistům s flotilou remorkérů

a díky vrcholícímu přílivu dostat 220 tisíc tun vážící kolos od písčitého břehu. Předtím několik bagrů odstraňovalo tisíce metrů krychlových písku kolem lodí.

Po vyproštění byla loď Ever Given odtažena do Velkého Hořkého jezera, kde je dosud i s nákladem tisíců kontejnerů, zatímco se SCA dohaduje o odškodném s japonskou společností Shoei Kisen Kaisha, která loď vlastní.



z domácího tisku • z domácího tisku

Drtivá většina zboží pluje po moři. Mapy ukáží, kde hrozí problémy

Česká televize - 4. 4. 2021

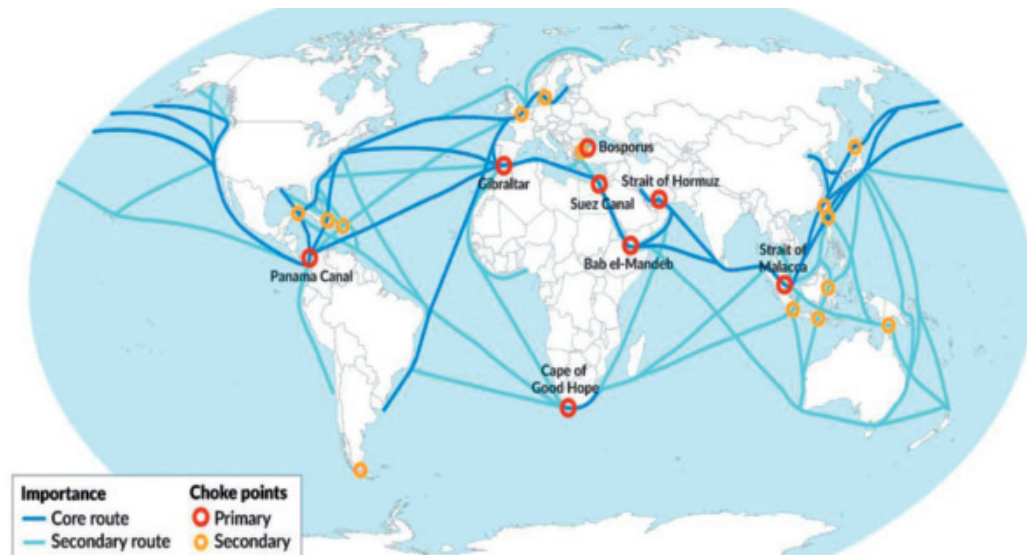
Asi 80 procent všeho zboží se podle dat OSN převáží po moři, kolem 12 miliard tun ročně. Většina se plaví po širokých vodách otevřeného moře. Existuje však několik úžin, jejichž zablokování může způsobit rozsáhlé problémy, jak ukázala Ever Given v Suez. Organizace Geopolitické zpravodajské služby (GIS) identifikovala osm primárních a 14 sekundárních úzkých hrdel. Obchod po moři dlouhodobě roste. Loni se sice propadl o čtyři procenta kvůli pandemii, to byl však první pokles od krizového roku 2009, který byl také výjimkou. Z celkového objemu zboží je

29 procent kapalných surovin v tankerech (hlavně ropa a stlačený plyn), 29 procent tvoří železná ruda, uhlí, hliník, fosfáty a obiloviny a 42 procent ostatního nákladu je většinou v kontejnerech.

Asi dvě pětiny zboží se naloží v Asii, ostatní kontinenty (při započtení dvou amerických) si dělí víceméně rovnoměrně zbytek, až na skromnější Afriku. Ještě vyšší podíl mají asijské země na vyloženém zboží, plných 62 procent. Oceánie se jako příjemce propadá na jasné poslední místo. Ostatní řídké osídlená a nerostnými surovinami oplývající Austrálie nemohla dopadnout jinak.

Námořnímu obchodu jednoznačně dominuje východní Asie. Z dvaceti největších kontejnerových přístavů je jich patnáct právě tam (z toho devět v Číně). Rotterdam jako největší evropský přístav je v žebříčku desátý, Dubaj jedenáctý a Los Angeles až šestnáctý.

Celých 40 procent hodnoty kontejnerové přepravy jede po části z hlavní východo-západní trasy. Ta vede kolem zeměkoule ze severní Ameriky přes Středozemní moře, Suez a Malacký průliv zpátky do USA a Kanady. Většina kontejnerů po ní míří



Hlavní námořní cesty a jejich úzká místa (v kroužcích)

Zdroj: GIS



Největší kontejnerová loď na světě OOCL Hong Kong měří na délku 400 metrů

Zdroj: OOCL

z východní Asie do Evropy a Ameriky. Největší lodní obří nyní měří kolem čtyř set metrů na délku a uvezou až 23 tisíc kontejnerů. I ti se musí vejít do zmíněných úzkých hrdel. Jak ukázala Ever Given, ne vždy se to obejde bez problémů.

Suezský průplav

Suezským průplavem prochází asi deset procent světového obchodu včetně sedmi procent globálních dodávek ropy. Zkracuje cestu mezi Asií a Evropou až o týden, a to už od roku 1869. Od té doby k sobě také přitahuje lidi, v jeho okolí vzniklo v dřívě pusté poušti několik větších sídel.

V Suezu nejsou žádná zdymadla, projevuje se v něm tak po celé délce příliv a odliv. Právě příliv hrál významnou roli při uvolňování Ever Given.

Na jih míří hlavně cement, hnojiva, zpracované kovy, obilí a prázdné tankery. Na sever putuje především ropa, uhlí a kovové rudy.

Hlavní hrozbou pro hladký provoz jsou bouře. Právě o větrném poryvu se spekuluje jako o možné příčině uvíznutí Ever Given. Latentním problémem je i napjatá politická situace, konkrétně spory mezi Araby a Židy s příměsí evropsko-amerického vlivu. Kanál jimi nejvíce trpěl během suezské krize roku 1956 i později. Mezi lety 1967 a 1975 byl kvůli izraelsko-egyptské válce uzavřen.

Bab-al-Mandab

Cesta Suezem znamená nutně i cestu průlivem Bab-al-Mandab spojujícím Rudé moře s Adenským zálivem Indického oceánu. Jeho název v arabštině znamená Brána slz a odkazuje na po-

Suezský průplav

Umožňuje přímou cestu mezi Středozemním a Rudým mořem, dříve musely lodě obeplovat Afriku nebo řešit přepravu po souši. Například trasa Arabské moře – Londýn se tak zkrátila o 8900 km.

Doba výstavby:

10 let

(25. 9. 1859 – 17. 11. 1869)



Rozšiřování kanálu

celkem **72 km**
(nová a rozšířená část kanálu)

1870
1956
1980
2010



profil průplavu se mezi lety 1870 a 2010 zvětšil patnáctkrát

cena za rozšíření kanálu:

8,5 miliardy \$

Rozšíření kanálu umožnilo obousměrný provoz větších lodí, očekávané zvýšení kapacity ze 49 na 97 lodí denně, zkrácení navigační doby z 22 na 11 hodin.

během výstavby bylo přemístěno **75 milionů** kubických metrů písku

průměrná hloubka: **22 m**

přípustná šířka plavidel: **77,5 m**

podjezdová výška mostů: **68 m**

zdymadla: **0**

očekávané tržby k roku 2023:

13,2 miliardy \$

Suez (Port Tewfik)



kanál vlastní a udržuje egyptská Správa Suezského kanálu

tíže, které dřívější lodě měly s tamními silnými proudy. Vodní cestu dělí ostrov Perim, patřící tři kilometry vzdálenému Jemenu. Mezi ním a africkými státy Eritrea a Džibutsko je hladina široká 26 kilometrů.

Zmíněné země nepatří k symbolům stability a to se odráží i na moři, kde řadí piráti navazující na proslulejší kolegy z okolí sousedního Somálska. Změnit se to pokoušejí mnozí, a Džibutsko se tak stalo unikátním „hubem“ vojenských základen. Na rozloze velké asi jako Morava vedle sebe trvale operují armády USA, Francie, Itálie, Číny a Japonska.

Hormuzský průliv

Na Blízkém východě je ještě jedno složité místo. Jedinou námořní cestou z Perského zálivu oplývajícího ropou a zemním plynem na světové trhy je Hormuzský průliv. Ročně tudy proplová na 21 milionů barelů. Jeho zranitelnost vyšla znovu najevo v létě 2019, kdy se vyhrotily spory Íránu na jedné straně a arabských států a USA na druhé.

Tehdy se nakonec vše obešlo bez významných komplikací, v 80. letech ale „válka tankerů“ mezi Irákem a Íránem cestu ropy tvrdě zasáhla.

Strategická úžina dlouhá 154 kilometrů odděluje Omán a Spojené arabské emiráty od Íránu. V nejužším místě průlivu měří na šířku 33 kilometrů, ovšem trasa pro lodě s hlubokým ponorem je široká v každém směru pouhé tři kilometry.

Emiráty i Saúdská Arábie jsou si zranitelnosti vědomé a vybudovaly ropovody dopravující surovinu do Arabského, respektive Rudého moře, aby se tankery mohly úžině vyhnout. Jejich kapacita však zdaleka nedokáže nahradit vodní trasu zcela.

Malacký průliv

Všechny tyto úžiny jsou co do významu pro světový obchod zastíněny Malackým průlivem. Nejkritičtější cesta celé Asie je dlouhá osm set kilometrů a od severu se zužuje z 250 na 65 kilometrů. To však není plná plavební šířka. V cestě stojí mělčiny i ostrůvky, v blízkosti Singapuru se tak dá plout jen v šířce tří kilometrů. Plně tropické řeky navíc přináší další naplaveniny a vodní cesta se stále (byť velmi pomalu) zužuje.

Tudy proplová kolem sta tisíc lodí ročně vezoucích plnou čtvrtinu světového zboží. Spojuje totiž velmi hustě osídlenou „továrnu světa“ ve východní Asii se surovinami oplývajícími Blízkým východem a Afrikou i s obřím evropským trhem. Trasa je tak přeplněná, že se v ní každý rok přes striktní pravidla plavby srazí desítky lodí.

A to není jediný problém: oblast si na počátku 21. století oblíbili piráti. Námořnictvům okolních států se podařilo jejich útoky minimalizovat, v poslední době však získávají nečekaného spojence. Zemědělců pálící deštný prales na indonéské Sumatře produkují hustý dým, který při „příhodném“ větru schová vodní cestu a téměř znemožňuje provoz kontrolovat, upozorňuje list The Atlantic.

Panamský průplav

Zdymadlový průplav spojující Atlantik s Pacifikem zkracuje od roku 1914 například cestu z východního na západní pobřeží USA o 15 tisíc kilometrů, tedy asi 21 dní. Používá se také při plavbě mezi východní Asií a východním pobřežím USA (tato trasa dominuje), mezi Čínou a Brazílií, nebo mezi Evropou a západním pobřežím amerického kontinentu či Austrálií.

Kanál se nejprve pokoušeli stavět Francouzi, dílo však dokončili Američané. Ti ho provozovali a správu postupně předávali Panamě, plně tak učinili roku 1999. Před pěti lety prošel velkým rozšířením, a nově tak pojme lodě s až 13 tisíci kontejnery (něco přes polovinu těch největších). Předloni jím projelo 252 milionů tun zboží.

Ohrožují ho povodně. Hrozbou by také byla změna klimatu, která by naopak vydatné tropické srážky omezila. Zdymadla mohou fungovat jen za předpokladu, že do nich z vnitrozemí přiteče dost vody.

Dlouhodobě se uvažuje o stavbě paralelní trasy. V roce 2013 schválil plány na její přípravu nikaragujský kongres, zatím však zůstalo u plánů.

VÍCE – časopis Vodní cesty a plavba č. 3/2016 věnovaný slavnostnímu otevření rozšířeného Panamského průplavu



Panamský průplav byl v letech 2007 až 2016 rozšířen

Středomoří

Dvě kritická místa námořních cest pak přiléhají z jihu k Evropě a jsou vitálními spojnicemi středomořské dopravy. Prvním je **Gibraltarský průliv**, který je vzhledem k dostatečné šířce i hloubce a stabilní politické i klimatické situaci dlouhodobě bezpečnou cestou. Je to však jediná spojnice Středozemního moře se světem a jeho případné zablokování by pro jižní Evropu a severní Afriku znamenalo obrovské potíže.

Druhým jsou **Bospor a Dardanely**, o které se vedla nejedna válka. Známější Bospor má v nejužším místě jen 750 metrů a je jedinou cestou do a z Černého moře. Kontroluje ho Turecko a ostatní státy si na něm vynutily právo volné plavby s výjimkami některých vojenských lodí. Pravidla dodnes určuje Konvence z Montreux uzavřená roku 1936.

Zásadní význam mají tyto úžiny především pro Rusko. Jeho jediné nezamrzající přístavy (s výjimkou Murmansk) jsou v Černém moři a současně usiluje o roli velmoci nepředstavitelně bez přítomnosti ve světovém oceánu.



Bosporský průliv a Istanbulský průplav (červeně)

Pozn. redakce: V květnu 2021 schválila turecká vláda projekt Istanbulského průplavu v hodnotě 15 miliard dolarů (asi 320 miliard korun), který by měl umožnit alternativní loďní trasu pro přetížený Bosporský průliv.

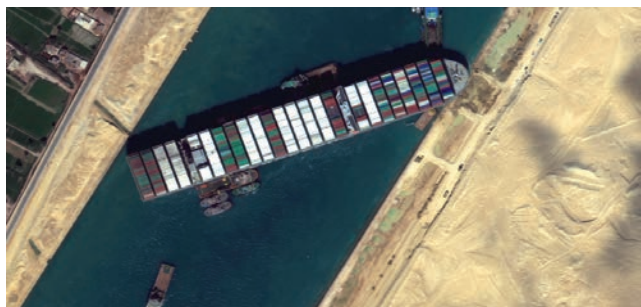
Úžin je na světě ještě několik včetně nám neznámějšího **La Manche**, dánských úžin, **Kielského průplavu** nebo okolí Japonských ostrovů. Z různých důvodů jsou však tyto trasy méně rizikové. Nejbezpečnější je pak plavba po širém moři. Tam je zatím místa dost pro všechny.

Co to je gigantická stavba?

- 6 dní odstaven Suezský průplav
- ztráta světového obchodu každý den přes 200 miliard Kč, za 6 dní celkem 1 200 miliard Kč
- výstavba vodního koridoru D-O-L, 27 let, 600 miliard Kč
- za odstávku Suezského průplavu by se postavily minimálně dva vodní koridory D-O-L

Vše je relativní. Léta mi drásá nervy zneužívání slova gigantický, a to zvláště v souvislosti s výstavbou vodního koridoru Dunaj-Odra-Labe. Nikdo si nedovele nebo nechce připustit porovnání stavebních nákladů v čase, kdy jde vlastně o zcela „zanedbatelné částky“. O tom jsem již několikrát psal. Ale v poslední době mně nahrála zcela nečekaná událost v Suezském průplavu.

Zde pravidlo o velikosti mnohohoposchodového domu, které najelo na mělčinu, zcela zablokovalo cestu dalším lodím. Jeho vyproštění trvalo 6 dní a na uvolnění plavby v Suezském průplavu čekalo 369 lodí. Jen pro připomenutí o tomto průplavu uvádím:



Suezský kanál zablokován na 6 dní lodí Ever Given
Zdroj: Maxar technologies - Wikimedia Commons



Slavnostní otevření rozšířeného Suezského průplavu v roce 2015
Zdroj: Suez Canal Authority

- Suezský průplav propojuje Rudé moře s mořem Středoziemním,
- jeho délka je celkem 72 km,
- profil průplavu se mezi lety 1870 až 2010 zvětšil patnáctkrát,
- doba jeho výstavby trvala 10 let (1859-1869),
- průplavem prochází přes 10 % světového obchodu,
- v roce 2020 kanálem proplulo 19 tisíc lodí.

Vše ostatní se dočtete v odborné literatuře, nebo dávno znáte. Proč se k této havárii vracím v našem časopisu? Právě proto, abych vás konfrontoval se **slůvkem**, co je **gigantická** finanční nebo stavební částka. Společnosti Bloomberg, sídlící v New Yorku, a která poskytuje finanční služby a informace na burzách cenných papírů, zveřejnila, že **narušení plavby v Suezském průplavu znamená za každý den ztrátu ve světovém obchodu přes 9 miliard dolarů, tedy přes 200 miliard Kč.**

Tato informace mi téměř zamotala hlavu a zjišťoval jsem si proto, zda jsem si nespletl miliardy dolarů za milióny dolarů. Nespletl jsem si to, milý čtenáři. Za každý den dle našich dřívějších výpočtů nebo za tři dny dle poslední studie proveditelnosti bychom si mohli postavit celý vodní koridor D-O-L. Odstávka Suezského průplavu trvala 6 dní, tak za tuto finanční ztrátu, kdyby nenastala, jsme si mohli postavit minimálně 2 průplavy D-O-L. Jistě se vám taky zamotala hlava a začnete uvažovat, co to je slovo gigantické. Tak si to opět připomeňte.



Závěr:
Za hospodářskou ztrátou odstavením významné vodní cesty (Suezský průplav) spojující dvě moře: Středoziemní a Rudé na 6 dní bychom postavili dvě významné vodní cesty (Dunaj-Odra-Labe) spojující tři moře: Černé, Baltické, Severní s výstavbou cca 27 let.

Plavba a životní prostředí

Cesta k narovnání vztahů s ekologií

Ing. Pavel Neset, CSc.

V minulém vývoji lidstva lidé vždy využívali vodní toky, jezera, moře a oceány k dopravě své i zboží pro svoji potřebu, kdy lodě svou produktivitou nahrazovaly málo produktivní pozemní dopravu pomocí koňských spřežení, která se používala převážně na krátké vzdálenosti. Příchod železnice a automobilů přinutil rejdáře k využívání stále větších plavidel a k rozdělení teritorií mezi dopravními odvětvími. Plavba ovládla evropský prostor pro kontinentální přepravy a pomocí námořních přístavů i pro mezikontinentální prostor díky své ekonomické výhodnosti. V současnosti se velikost říčních lodí ustálila na páté třídě vodních cest, kde se pro provoz na veletocích navíc svazují do větších seskupení. Po přechodu na užší vodní cesty se seskupení rozpouští na jednotlivá plavidla.

Pomalá rychlost lodí umožňuje soužití s přírodou, faunou a florou. Lodní šrouby svým pomalým otáčením okysličují vodu (to bylo prokázáno například studii a měřeními pod vedením prof. Pavla Gabriela na středním Labi – pozn. redakce). Zarybnění vodních toků a průplavů je toho dokladem. Vodní cesty umožňují i převod vody do méně vodnatých úseků přečerpáváním vody na plavebních stupních. Část produkce CO₂ z lodního provozu využívají břehové porosty podél vodních cest ke svému růstu. Na vodní cesty zpravidla navazují i závlahové systémy. Pokud jsou podél vodní cesty vhodné prostory, může vodní cesta přispět k vybudování mělkovodních lagun k rozvoji fauny a flóry pod hladinou, na hladině i pro hnízdění ptactva na březích.

Péče o vodní cesty vždy náležela vodohospodářům a ti vždy věděli, jak udržet vodní toky a vodní cesty tak, aby sloužily a neškodily. V současné době o vodních tocích rozhodují lidé, kteří mají pro svá rozhodnutí jako hlavní kritérium to, aby se na fauně a flóře nic nezměnilo na současných stanovištích. Rozhodování vodohospodářů a jejich komplexní pohled byl odsunut do pozadí. Vážení poslanci, vraťte starost o vodu vodohospodářům, kteří se dovedou komplexně starat o vodu pro obyvatele, zemědělství, ekonomiku, včetně péče o životní prostředí.

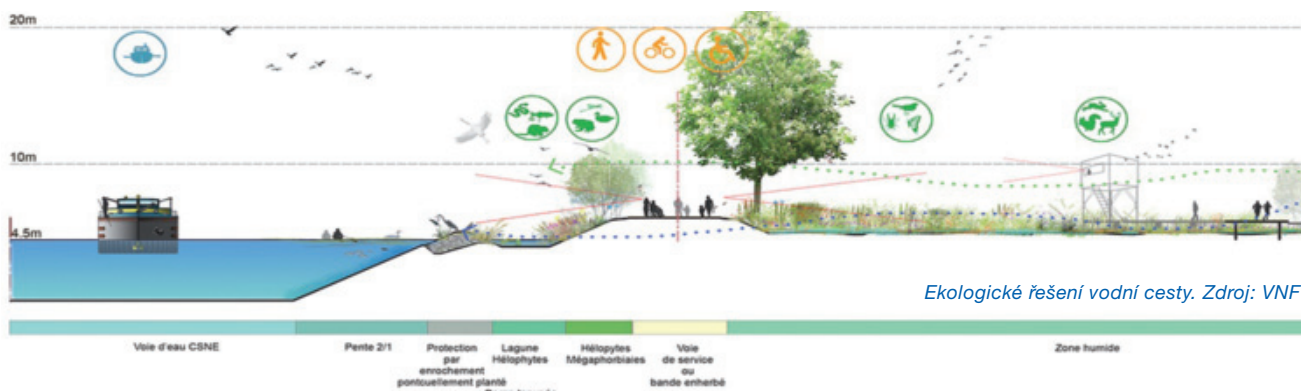
Životní prostředí se převážně stará o stabilitu a neměnnost prostředí pro živočišné a rostlinné druhy. Opomíjí dynamiku změn, které si příroda sama vytváří, a opomíjí potřeby lidí. Současná starost o změny klimatu ovlivňuje ekonomiku lidstva soustředěným tlakem na omezení produkce skleníkových plynů ze spalování fosilních paliv. Je známo, že uhlíková stopa na zemi je součástí přírodních jevů, které stále převažují. Uvádí se, že CO₂ ze spalování fosilních paliv celosvětově činí jen 9 % a zbytek se dostává do ovzduší cirkulací vodních par mezi oceány, ovzduším a pevninou. Přítomnost CO₂ je podmínkou pro růst rostlin. Teorie, že CO₂ se hromadí v atmosféře není ověřená. Spíše víme, že v atmosféře probíhá tryskové proudění vlivem otáčení země, které CO₂ zanesou nad oceány, kde

spadne s deštěm a stává se součástí procesů v oceánech. Jeho část se s vodními parami dostává z oceánu do ovzduší a koloběh pokračuje.

Zelení aktivisté svým **jednostranným odsuzováním vodní dopravy** prokazují neznalost v hodnocení škodlivosti jednotlivých dopravních odvětví. Jsou tolerantní k silniční dopravě, přestože produkuje 96,9 % skleníkových plynů v dopravě, kromě toho i jemné prachové částice, které způsobují lidem zdravotní potíže a způsobují největší hluk z pozemní dopravy. Přitom vodní doprava produkuje jen 1,1 % skleníkových plynů při porovnání stejných dopravních výkonů a je tichá. Při komplexním porovnání externích nákladů v dopravě, jako jsou havárie, hluk a emise dosahuje kamionová doprava náklady 42,9 eurocentů na 100 tkm, kdežto vodní doprava jen 3,3 eurocentu na 100 tkm. U železnice, kterou preferuje ekologická veřejnost, je to 6,0 eurocentů na 100 tkm. Vliv z produkce emisí na globální oteplování je u kamionové dopravy ohodnocen 8,9 Euro na 1000 tkm, kdežto u vodní dopravy jen 1 Euro na 1000 tkm. Přechodem pohonů z nafty na méněemisní paliva CNG a LNG (stlačený nebo zkvalifikovaný zemní plyn) lze snížit tyto náklady o 50%. Zatímco vodíková technologie čeká na technologický vývoj využitelný v dopravě především z hlediska bezpečnosti provozu, CNG a LNG je využitelný prakticky ihned.

Vliv provozu lodí na řekách a kanálech svým tichým chodem motorů skrytých ve strojovněch lodí neruší faunu, ani (a to především) ptáky, kteří dokonce často využívají klidné přídě lodí k odpočinku. Lesní zvěř stačí před lodí přeloužit řeku bez toho, aby byla zachycena lodí. Okysličování vody na jezích a činnost lodních vrtulí má příznivý vliv na zarybnění toků a průplavů. Nepříznivý vliv na hnízdění ptáků má stavební činnost při výstavbě, kterou lze na potřebnou dobu přerušit a omezit dle dohody. Neexistuje důvod pro hysterické odmítání vodní dopravy z ekologických důvodů. Problematika ochrany přírody bývá často zneužívána hlavně proti vodním cestám. Když se objeví projekt na vodní cestě, ihned se hledá důvod k rozšíření ochrany lokality, a tím k zablokování realizace projektu, namísto hledání podmínek pro možnou realizaci projektu. Ve shodě a spolupráci s odborníky na životní prostředí můžeme podél vodní cesty vytvořit podmínky pro vznik mělkovodních lagun, kde mohou tyto i zvláště chráněné druhy najít prostor pro svoji existenci. Všeobecně se ví, že všechny druhy fauny a flóry vyhledávají příznivé podmínky pro svou existenci. Když jim živelní pohroma zničí možnost žít na jednom místě, přesunou se jinam. Vhodná místa jim může ale zajistit i projektant vodní cesty ve spolupráci s odborníkem na životní prostředí.

Mezioborová konstruktivní spolupráce by měla být cílem i pro životní prostředí!



Ekologické řešení vodní cesty. Zdroj: VNF

Zemřel prezident Sdružení pro rozvoj Moravskoslezského kraje Pavel Bartoš



Pavel Bartoš se narodil 19. 8. 1951 v Ostravě. Vyučil se provozním elektromontérem a pracoval pak jako provozní elektromontér ve Vítkovických železárnách. Svá pozdější studia na VŠB – TU Ostrava ukončil v oboru silnoproudá elektrotechnika v roce 1976. Na téže vysoké škole později vystudoval i obor hlubinné dobývání uhlí.

Po vysokoškolských studiích nastoupil na OKD –

Důl Prezident Gottwald (po roce 1990 byl tento důl přejmenován na OKD – Důl František). Na dole zastával různé technické funkce, po revoluci až do roku 1993 zastával funkci hlavního inženýra dolu. V závěru roku 1993 byl spoluzakladatelem společnosti FITE a.s., která k 1. 1. 1994 odkoupila od OKD, a.s. bývalou „Báňskou vývojovou základnu“, se všemi právy, povinnostmi, závazky a know-how. Od vzniku FITE a.s. se stal předsedou jejího představenstva a generálním ředitelem, obě funkce vykonával do poslední chvíle.

Ve společnosti FITE a.s. osobně řídil řadu výzkumných úkolů v oblasti báňské, oblasti energetiky, životního prostředí a bezpečnosti. Je autorem a spoluautorem řady vynálezů, patentů, autorských osvědčení a průmyslových vzorů. V oblasti výzkumu a inovací často

spolupracoval s vysokými školami, zejména s VŠB – TU Ostrava.

Velmi aktivně se společensky angažoval. Byl řadu let viceprezidentem HK ČR, byl dlouhodobým předsedou Krajské hospodářské komory MSK, členem Správní rady VŠB – TU Ostrava a členem Rady vlády pro energetickou a surovinovou strategii. Od roku 2010 byl prezidentem Sdružení pro rozvoj Moravskoslezského kraje.

Publikoval a přednášel v tématech energetiky, těžby surovin, ekologie a odpadového hospodářství, vzdělávání a rozvoje lidských zdrojů a vědy a výzkumu. Za svou dlouholetou činnost obdržel řadu ocenění, např. za rozvoj českého hornictví, za rozvoj Moravskoslezského kraje, a také ocenění za rozvoj česko-polské spolupráce.

Pavel Bartoš byl široce respektovanou osobností a dlouhá léta se velmi aktivně, usilovně, konstruktivně a neúnavně podílel na procesu hospodářské transformace a společenském rozvoji našeho kraje. Mezi projekty, které usilovně podporoval, bylo přivedení dálnice D47 (dnes D1) do Ostravy a Bohumína, transformace letiště Mošnov v multimodální průmyslovou zónu, a také prodloužení Oderské vodní cesty z Polska na území České republiky.

Ztrácíme v něm zkušeného, moudrého a empatického člověka, plného energie a elánu, s přirozeným lidským přístupem ke všem a doslova zapáleného pro změnu a lepší život obyvatel v našem regionu.

Zemřel 25. března 2021. Čest jeho památce a hlubokou a upřímnou soustrast jeho nejbližším.

ZDAŘ BŮH!

Vzpomínka na lodního experta Ing. Jaromíra Klepocha, CSc.



V polovině minulého roku odešel náš významný plavebník a kamarád Ing. Jaromír Klepoch, CSc., který zanechal svoji odbornou stopu nejen na Slovensku, ale i v Česku svým působením mezi loďaři a plavebníky. V poslední době jsme ho potkávali na setkáních Odborné skupiny Moravské vodní cesty Českého plavebního a vocestného sdružení a před tím na setkáních odborníků na Porta Moravica. Jeho konstruktivní

vliv jsme zažili ve Výzkumném ústavu dopravním Žilina (VÚD) po sloučení českých a slovenských plavebníků do odboru plavby ve VÚD, který vedl. Pod jeho vedením jsme zažili tvůrčí období plavebního dopravního výzkumu v Česku i na Slovensku. O tom tvůrčím období svědčí řada prací ve Sbornících prací VÚD i ve Sbornících vydaných k jednotlivým Plavebním dnům.

Začátek jeho odborného růstu začal, když ho SVŠT Bratislava vyslala na studia ve Volžské akademii v Nižním Novgorodě. Poté působil ve Slovenských loděnicích v Komárně, kde jako konstruktér postavil osobní rekreační loď OL400 a ovlivnil stavbu tlačného remorkéru TR 2800. Velmi se ho dotklo, když havarovala jedna ze série OL400 na Volze. O této havárii

referoval v časopise Vodní cesty a plavba č. 2/2011 (str. 52 až 53). Vedle své práce přednášel na Slovenské technické uni-

verzité Bratislava i na Žilinské univerzitě. V posledním období působil na klasifikační organizaci Slovenský Lloyd, kterou zakládal. Své mezinárodní konexe využil k vytvoření evropského předpisu pro stavbu lodí. Společensky se angažoval v organizacích jako jsou Majstři cechu lodiarského a v Slovenském plavebním kongresu, který spolu ČPVŠ spolupřítádal tradiční mezinárodní konferenci Plavební dny ve dvouletém cyklu střídavě v Česku a na Slovensku.

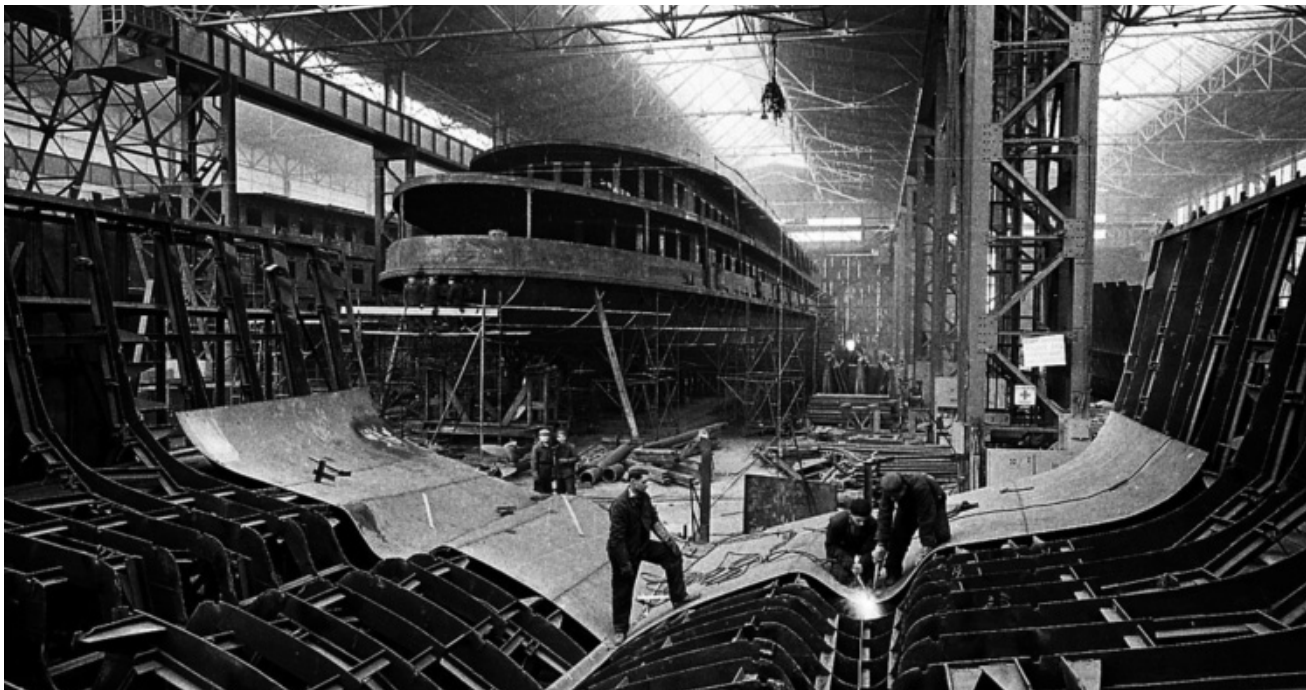


Jeho odborný život byl velmi bohatý na konstruktivní setkání. Měl mnoho přátel nejen v Čechách a na Moravě i po celé Evropě. Pro každého měl námět na řešení problémů. I státní správa ministerstev dopravy na Slovensku i v Česku jej využívala k poradenské činnosti. I když byla využita jen část námětů, přesto jeho invence nám všem bude chybět. Měl jsem štěstí, že jsem měl tu čest s ním spolupracovat. Velmi si toho vážím.

Vzpomíná
Ing. Pavel Neset, CSc.

Legenda vodnej dopravy Jaromír Klepoch: Keď na mojej lodi zahynulo 177 ľudí, stratil som dych!

NOVÝ ČAS – nezávislý denník, 13. 11. 2017



Slovenské lodenice Komárno vyrobili 9 lodí typu OL 400

Svoj život zasvätil projektovaniu lodí. Najväčšou pýchou Jaromíra Klepocha (82) sú rekreačné plavidlá OL 400, ktoré boli určené na plavbu po najdlhšej európskej rieke Volge.

Práve takáto loď s názvom Alexander Suworov pretrpela jednu z najväčších lodných havárií, pri ktorej zahynulo 177 ľudí. **Ako si na túto udalosť spomína jej hlavný projektant Klepoch?**

K lodiam sa dostal náhodou, no tvrdí, že sa ich nevzdá, pokým bude dýchať. „Keď sme boli maturanti, prišli k nám agitátori na vysoké školy v zahraničí, a tak sme sa so spolužiakom prihlásili,“ začína rozprávanie Bratislavčan Klepoch s tým, že odbory, aké im vtedy ponúkali, ho vôbec nenadchli a už-už bol jednou nohou preč z kabinetu. **„Vtedy mi dekan povedal, že má jednu prihlášku aj na stavbu lodí na vtedajší Gorkovský inštitút do Nižného Novgorodu v Sovietskom zväze. Že ak mám rád fyziku a matematiku, tam sa vybláznim,“** usmieva sa Klepoch, ktorý si s náročným štúdiom poradil. „Za 84-ročnú históriu univerzity som bol jediný, kto všetky predmety zvládol na výbornú,“ tvrdí.

Po štúdiu sa vrátil domov a zamestnal sa v Slovenských lodeniach Komárno. V 60. rokoch sa stal hlavným projektantom série vtedy najväčších riečnych osobných lodí na svete typu OL 400, ktorých sa v Komárne vyrobilo 9 kusov. **„Som na ne veľmi hrdý. Sú to rekreačné lode, ktoré plávajú na ruskej Volge, ale môžu ísť aj Volžsko-baltským prieplovom až do Onežského jazera. V jeho blízkosti sú bývalé gulagy, ktoré navštevuje mnoho turistov,“** hovorí.

Náraz do mosta

Práve jedna z jeho lodí OL 400 s názvom Alexander Suworov však 5. júna 1983 utrpela tragickú haváriu. Loď sa plavila z Rostova do Moskvy - na palube bolo 330 pasažierov, 65 členov posádky a personálu. Mnoho cestujúcich bolo po 22. hodine na hornej palube, kde sa premietal film. Tragédia nastala v okamihu, keď Suworov išiel podplávať Uljanovský železničný most. **„Tento most sa z jedného brehu na druhý znižuje a v strede bola železničarska búdka. Vo chvíli, keď sa loď blížila k mostu, si železničiar v búdke zažal svetlo, čo kapitána zrejme pomýlilo. Loď sa totiž riadi aj svetelnými signálmi,“** vysvetľuje projektant s tým, že príčinou havárie mohlo byť chybné vyhodnotenie signálu. „Pri náraze zrezalo kormidelnú aj vrchné poschodie, kde je kino. Sedeli v ňom donbaskí baníci, ktorých poslali na štátnu rekreáciu po tom, ako prežili zhruba 10 dní zasypaní v bani,“ hovorí Klepoch. Náraz lode do mosta si vyžiadala 177 obetí a udalosť sa radí k najväčším lodným nešťastiam.



Rekreačná osobná loď Alexander Suworov v dobe uvedení do prevádzky



Zábery z tragickej havárie, pri ktorej zahynulo 177 ľudí

Zlyhal ľudský faktor

Hlavný projektant Suvorova sa o jeho havárii dozvedel cestou do práce. „Bol som práve v električke, keď som v novinách našiel článok, v ktorom stálo, že loď narazila do mosta a hlásia vyše 100 mŕtvych. Stratil som dych a povedal som si, že tak toto je môj koniec,“ opisuje chvíle zdesenia Klepoch. „**Vedel som, že som pri projektovaní neurobil žiadnu chybu. Ešte som ani nezavrel dvere na kancelárii a už hučal telefón. Opýtali sa ma: „Garantujete, že nemohlo dôjsť k žiadnej technickej chybe?“ Povedal som im, že áno a že loď je ešte 2 roky v garancii,**“ spomína. „Vyšetovanie napokon dokázalo, že zlyhal ľudský faktor, a nie technika. V Rusku obviňovali nebohého kapitána. Dnes už nik nevie, prečo sa neorientoval podľa radaru,“ dodáva.

Kapacita: 400 cestujúcich a 84 členov posádky

Dĺžka: 136 m

Šírka: 16,8 m

Výška: 16,1 m

Rýchlosť: 26 km/h

Kajuty: 1- až 3-miestne s kúpeľňou

Vybavenie: vyhliadkový a hudobný salón, 2 reštaurácie, kino, čítareň, herňa, pláž

Výrobca: Slovenské lodenice Komárno, 70. - 80. roky

Článok Jaromíra Klepocha o havárii osobní lodi Bulgaria, při které v roce 2011 zemřelo 122 lidí, naleznete v časopise Vodní cesty 2/2011



Majestátny Alexander Suvorov patrí dodnes k najväčším riečnym lodiam na svete

Život není takový – je úplně jiný (81)

Ing. Josef Podzimek

*Za prvé - jsem to nečetl
a za druhé, je to pitomost*

Jaroslav Hašek

Víc než měsíc odkládám toto moje pravidelné povídání. Ve dne v noci přemýšlím, co se to děje v naší zemi, že stále přetrvává nesmyslné přesvědčení, že vodní doprava škodí životnímu prostředí, když v celém světě se vodní cesty staví, a to i proto, že vodní doprava nejméně škodí životnímu prostředí. A konečně dnes, **na stoleté výročí prvního vydání knížky „Dobrý voják Švejk“** od spisovatele Jaroslava Haška, jsem to pochopil. **To, co prožíváme posledních 30 let, je švejkovina.** Nejprve jsem hledal na počítači nějakou fotografii, kde by byl Švejk na lodi. A našel, a to dokonce symbolicky. Švejk na loďčice topí Moranu, tedy smrtku nebo bohyni smrti. Jaká to náhoda. Stačí mít trochu obrazotvornost a zaměnit si smrtku za vodní cestu, která je ve smrtelné křeči, a pochopíme tuto švejkovskou dobu.



To, co prožíváme po sametové revoluci okolo modernizace vodních cest a konečně vodního koridoru Dunaj-Odra-Labe, není nic jiného než švejkování.

**Kdyby dělal takové švejkoviny každý,
nikdy bychom se nikam nedostali.**

definice švejkoviny

Je také dobře si připomenout, že letos slavíme 120. výročí přijetí vodocestního zákona o stavbě vodních drah a provedení úpravy řek. Od roku 1901, mimo posledních 30 let, se vrbudovala a následně modernizovala labsko-vltavská vodní cesta s výhledem na dokončení vodního koridoru Dunaj-Odra-Labe. A to bez ohledu na politické zřízení či dvě světové války i na vstup sovětských vojsk na naše území. Po sametové revoluci všichni příslušní ministři či vlády pouze švejkují a místo toho, aby stavěli, vydávají nekonečný počet studií, a to za nehorázně peníze. **Vždyť jenom za studii na výstavbu vodního díla Děčín se vydala skoro 1 miliarda Kč. A stále se nestaví, neboť na jeho území si „ochránci přírody“ vymysleli, že zde leží přírodě blízké bahno.**

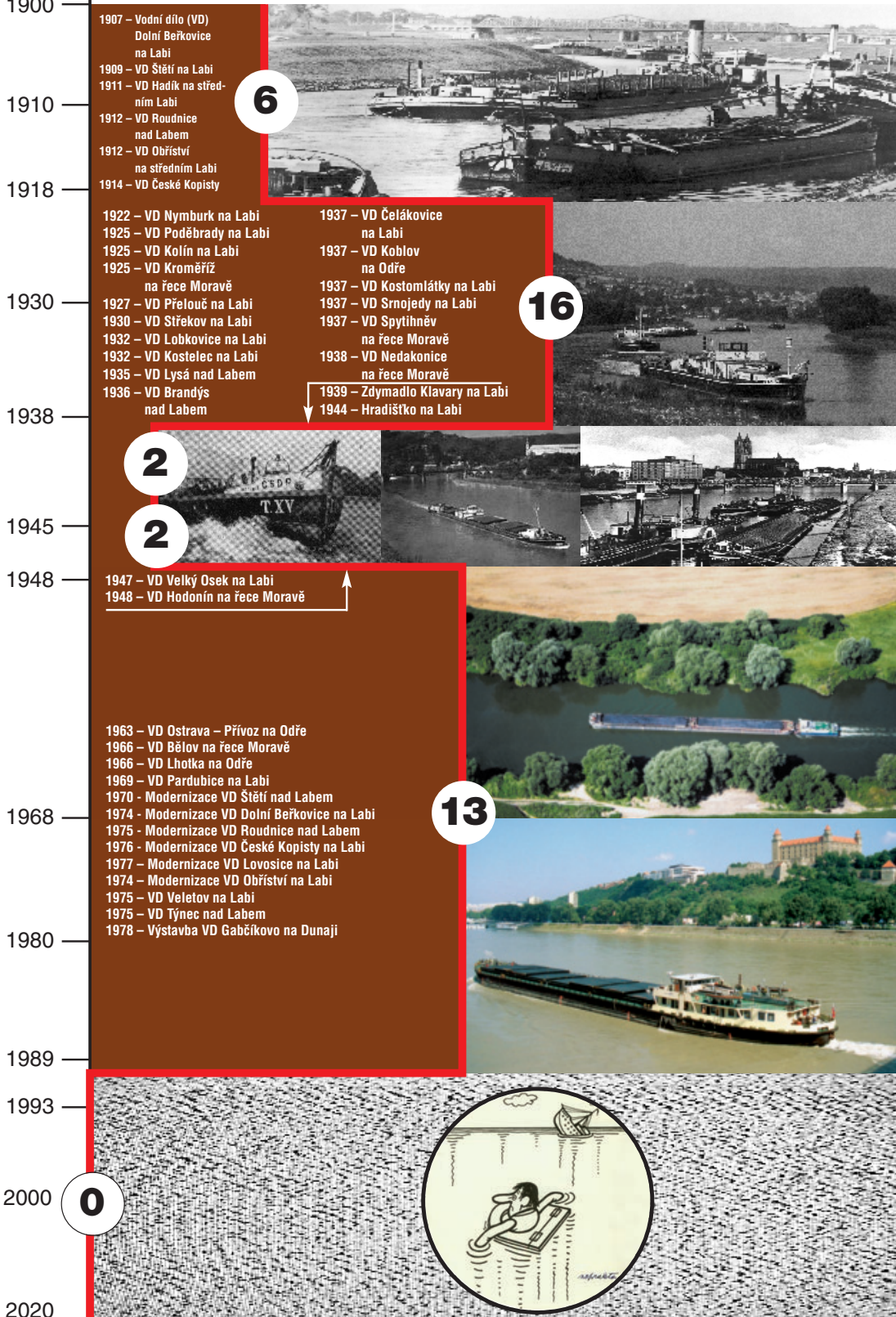
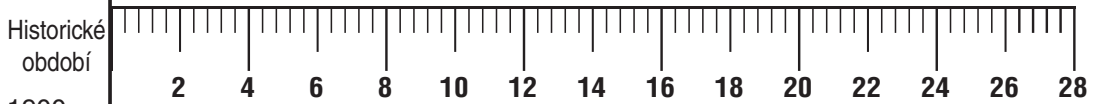
K tomuto časovému přehledu si dovoluji připomenout, že neznám projekt, který by měl tak příznivé dopady do 15 oblastí včetně ochrany přírody.

- **protipovodňová funkce:** kdyby D-O-L existoval při povodních v roce 1997, většina Moravy by byla před účinky velké vody ochráněna
- **udržení vody v krajině:** D-O-L umožní hospodařit s vodou, aby žádná od nás neodtekla zbytečně
- **doprava vody na Moravu:** podobně jako průplav Rýn-Mohan-Dunaj umožní vodní koridor D-O-L přečerpávat v době nouze vodu z Dunaje do vodohospodářsky deficitních oblastí
- **územní systém ekologické stability** a jeho posílení budováním nových biotopů a jejich propojení

- **transevropská dopravní cesta,** která propojí síť evropských vodních cest, poskytne ČR kvalitní přístup k mořím a jejich přístavům
- **ekologická doprava,** neboť vodní doprava je nejen levná, ale také má nejméně negativních vlivů na životní prostředí
- **zdroj a regulátor elektrické energie,** neboť průtočné a přečerpávací elektrárny jsou nepřehlédnutelným přínosem v oblasti obnovitelných zdrojů energie
- **hospodářství** výraznou měrou posílí výstavbou více-moďálních logistických center a průmyslových zón
- **mimořádné zvýšení zaměstnanosti v České republice i v Evropě** při výstavbě i budoucím provozu
- **zdroj příjmů z cestovního ruchu**
- **zemědělství** v oblasti rybolovu, závlah a levného transportu surovin
- **sport a turistika,** neboť vzniknou nové možnosti

120 LET VODOCESTNÉ HISTORIE NAŠÍ ZEMĚ

Počet nových nebo modernizovaných plavebních stupňů na vodním koridoru D-O-L



Rakousko-Uhersko
Monarchie

První Československá republika
Demokracie

Protectorát Čechy a Morava
Tisíciletá říše

ČSR

Československá republika
Pražské jaro

Československá socialistická republika
Se Sovětským svazem na věčné časy a nikdy jinak

ČSFR
Sametová revoluce

Česká republika

sportovního a rekreačního využití v návaznosti na další aktivity v regionech

- **rozvoj sídel** a možnost využití v Evropě a ve světě oblíbeného bydlení u vody a na vodě

- **vodní koridor D-O-L je poslední významný chybějící článek propojené soustavy evropské sítě vodních cest ve střední Evropě**

- **rozhodující zdroj evropských investic po roce 2013, kdy „vyschnou“ pro ČR strukturální fondy** a hlavním zdrojem dotací bude Fond soudržnosti, určený pouze na základní infrastrukturu evropského významu, a tou vodní koridor D-O-L dozajista je.

Musím upozornit čtenáře, že tento seznam byl sepsán v roce 2009, kdy jsme měli možnost žádat o dotace z fondu soudržnosti EU.

Milý čtenáři, víš, kolik jsme měli ministrů dopravy od samové revoluce, kteří mohli kladně ovlivnit dokončení vodního koridoru D-O-L? Nevíš! Tak celkem 22 – dvacet dva ministrů dopravy za 30 let. Proč se dívám? Vždyť to je méně než 1 ministr ročně.



František Podlena
1988 – 1990



Jiří Nezval
1990 – 1992



Antonín Baudyš
1992



Jan Stráský
1992 – 1995



Vladimír Budínský
1995 – 1996



Martin Říman
1996 – 1998



Petr Moos
1998



Antonín Peltrám
1998 – 2000



Jaromír Schling
2000 – 2002



Milan Šimonovský
2002 – 2006



Aleš Řebíček
2006 – 2009



Petr Bendl
2009



Gustav Slamečka
2009 – 2010



Vít Bárta
2010 – 2011



Radek Šmerda
2011



Pavel Dobeš
2011 – 2012



Zbyněk Stanjura
2012 – 2013



Zdeněk Žák
2013 – 2014



Antonín Prachař
2014



Dan Ťok
2014 – 2019



Vladimír Kremlík
2019



Karel Havlíček
2020 – doposud

Už chápete, že to je švejkovina a že musíme počkat, až se náš národ a hlavně politická reprezentace, „ochránci“ přírody a zfanatizovaná veřejnost vrátí ke zdravému rozumu.

Toto dnešní povídání zakončím moudrostí dvojnásobného ministra zahraničí ČR, aniž bych Vám připomínal osobní dopis, ve kterém mi pan kníže sděluje, že se vodním koridorem D-O-L zatím zabývávat nebude.

Jsem našťvaný, jak jsme v Česku mnoho věcí dokázali zcela zpackat. Karel Schwarzenberg

Než se s Vámi, milý čtenáři, rozloučím, připomenu Vám, že přesně před 43 lety (2.3.1978) odstartoval náš občan Vladimír Remek na kosmické lodi Sojuz 28 do vesmíru. Tak na lodi plul Švejk i na lodi letěl náš český kosmonaut. Tak se snad i my současní Češi dočkáme, abychom pluli i na vodním koridoru D-O-L a s menšími ambicemi spojili pouze tři moře na naší planetě.



Váš Josef Podzimek



*I v dobách těžkých stavíme.
Už 125 let.*

PODZIMEK
& SYNOVÉ

Zal. 1896
PODZIMEK
125

Vltavská vodní cesta,

umožňující plavbu mezi Českými Budějovicemi a Prahou, je moderní navigační soustavou, spravovanou státním podnikem Povodí Vltavy a hojně využívanou především k osobní a rekreační plavbě, ale i k nákladní přepravě. Více informací nejen o provozu na Vltavské vodní cestě, ale i o vodních stavech a průtocích, o vodních dílech, o hydrologické situaci, o jakosti povrchové vody a další, naleznete na adrese www.pvl.cz a na www.facebook.com/povodivltavy.



Vodní dílo Hluboká nad Vltavou



Vodní dílo Hněvkovice – přehrada



Vodní dílo Hněvkovice – jez



Vodní dílo Orlík



Vodní dílo Slapy



Vodní dílo Štěchovice