



# ELEKTRONICKÝ SPEDIČNÍ ZPRAVODAJ

## I/2021

SVAZ SPEDICE A LOGISTIKY ČESKÉ REPUBLIKY

Zapsaný spolek

ASSOCIATION OF FORWARDING & LOGISTICS  
OF THE CZECH REPUBLIC-MEMBER OF FIATA

### Obsah:

#### Jednou vody moc, jindy zase málo – přežije říční přeprava zboží?

Úvod – význam vodních toků v moderní společnosti	str. 2
Přeprava nadrozměru z Deggendorfu do Berlína po vodě	str. 4
Podpora vodní dopravy ze strany EU	str. 6
Závěr	str. 8

[info@svazspedice.cz](mailto:info@svazspedice.cz)

Sekretariát Svazu spedice a logistiky ČR, z.s.

1.pluku 8, 18630 Praha 8 – Karlín

tlf. 224 891 303

Internet: [www.svazspedice.cz](http://www.svazspedice.cz)

## **TÉMA: Říční doprava v Evropě a Česku, rok 2021**

1. Úvod – význam vodních toků v moderní společnosti = doprava zboží, rozvoj příbřežního osídlení, rekreace, zkvalitnění životního prostředí

Vodní doprava, ať již po mořích či po řekách do nich vtékajících patří mezi nejstarší druhy dopravy vůbec. V dobách, kdy udržované silnice byly výsadou mála impérií, jelikož vyžadovaly nákladnou výstavbu a údržbu, nabízely přírodní vodní cesty přirozená spojení mezi vzdálenými místy. Nejen v ústích řek, ale i na vyšších tocích, v místech křižovatek se suchozemskými cestami vznikala obchodní střediska, kde se zboží balilo a překládalo na říční čluny, které je pak dopravily k zákazníkům daleko ve světě. Po řekách se plavily mnohé komodity, od surového dřeva na otop či stavbu lodí, přes sůl a jiné objemné suroviny až po hotové výrobky včetně potravinářských. Dopravní uzly takto vzniklé se pak logicky stávaly i společenskými středisky v kraji, dostupnost levné dopravy dala vzniknout novým průmyslovým podnikům včetně loděnic, kde se plavidla opravovala a stavěla.

Rozkvět železniční a později silniční dopravy nebyl ze začátku pro vodní dopravu hrozbou. Stále existovala poptávka po levné přepravě většího množství zboží s menším nárokem na rychlost, čímž se vyplnil trojúhelník nabídky rychlost-objem-cena. Obor vodní dopravy též řešil problém větší dostupnosti pro zákazníky širokého atrakčního obvodu tím, že přirozené vodní cesty – velké řeky a jejich hlavní přítoky – byly propojovány sítí kanálů či byly regulovány tak, aby udržovaly po celý rok minimální kolísání vodních stavů a umožňovaly plavbu po co nejvíce dnů v roce.

Ještě v 60. letech 20. století se zdálo, že vodní doprava materiálu bude mít vždy pevné místo na mapě přepravních sítí. Fenomén rychlosti přepravy a flexibility však začal rychle nabývat na významu a v souvislosti s rozvojem automobilismu dostalo přednost budování silniční sítě. Vlády přestaly vodní dopravu podporovat, lodní park zestárl, zboží se přesunulo na jiné

dopravní módy. Poslední velká stavba vodní infrastruktury, kanál Rýn-Mohan-Dunaj z mnoha důvodů nesplnil velká očekávání do něj vkládaná.

Teprve nyní se začíná mluvit o rehabilitaci tohoto odvětví. Pomineme-li zpolitizované a v mnoha ohledech zavádějící „nápady“ jako kanál D-O-L, vlády Německa, Nizozemí, ale i Rumunska a Polska uvažují o obnově důležitých říčních úseků a jejich kanálových propojení. Významnou roli též hrají plány propojující více užitných vlastností vodních cest = efektivní a ekonomické dopravní spojení, vodohospodářské a ekologické aspekty, rekreační a kulturní přínos pro veřejnost. Jako příklad můžeme uvést tyto projekty:

Ve Velké Británii se plán Lapal stal jedním z nejméně 80 renesančních projektů kanálů, díky nimž jsou v současnosti vybraná britská města vhodná pro populace hledající klid, volný čas a nové způsoby pohybu. Stejně jako budování kanálů řídilo růst měst v 18. a 19. století propojováním městských oblastí a stimulováním obchodu, nová mánie pro rozvoj kanálů dnes přetváří města tím, že nabízí oázy klidu v nejrychleji se pohybujících centrech měst. K obnově kanálů v 50. a 60. letech došlo díky pozoruhodnému vzepětí ze strany neplacených dobrovolníků

Neděje se to však jen v Británii. Obnova a rozvoj kanálů je nyní celosvětovým fenoménem a ročně se po celém světě utratí miliardy dolarů za příslušné projekty. Od Paříže po Milán může rozvoj bydlení na pobřežní čáře způsobit až 20% prémii k ceně, a mnoho měst s rozsáhlou sítí kanálů, jako jsou Bruggy, Gent, Amsterdam a Hamburk v Evropě, Fort Lauderdale a Cape Floral v USA a Gold Coast v Austrálii lákají obrovské investice do bydlení na kanálech a do zařízení pro volný čas tamtéž.

V Soulu byla provedena obnova řeky Cheonggyecheon Stream - gigantická vyvýšená dálnice zakrývající staré kanalizační příkopy byla stržena a obnovena čistou vodou, rostlinami, divokou přírodou a atraktivní krajinářskou úpravou, a přispěla ke změně orientace města (bohužel však též boom v majetku, jehož účinky nebyly všechny pozitivní).

Ale jen málo zemí má tolik městských kanálů jako Spojené království, coby dědictví britské průmyslové moci - a nyní zlatá příležitost k transformaci. Některé, jako například výstavba Aldcliffeho dvora v Lancasteru, využije jen několik drahých domů postavených na starých průmyslových kanálech; mnozí ale usilují o vytvoření velkých nových „obývatelných“ městských komunit na vybraných britských znečištěných místech, jako jsou Wolverhampton, Leeds, Manchester, Lancaster, Glasgow, Liverpool a Birmingham. Společně odstraňují některé z posledních zbytků špinavé staré průmyslové městské ekonomiky a směřují města k budoucnosti založené na bydlení ve městě, maloobchodu, volném čase a zachování kulturního dědictví. Middlewood Locks v Salfordu v Manchesteru byl sídlem železáren, železničních vlečků a přístřešků. Nyní se předpokládá, že se stane „nejživější“ manchesterskou oblastí v centru města: výstavba domů na kanálech ke koupi i pronájmu za 700 milionů liber, s obchody, školkami a tělocvičnami. Stejně tak Hale Wharf v Tottenhamu v místě bývalého plavebního střediska Lee v severním Londýně byl místem nábytkářských továren, střelného prachu a obchodů se dřevem. Brzy bude mít 500 domů v „říčce u kanálu“.

Pozadu nezůstávají ani tradiční říčně-mořská překladiště, tedy evropské přístavy tradičně ležící v ústích řek, a tomuto uvažování nahrává i jak vyčerpání prakticky všech ostatních zdrojů přepravních výkonů při očekávaném růstu poptávky, akcentovaná udržitelnost rozvoje společnosti a v neposlední řadě i ekologický aspekt. Škoda jen, že tento cíl nesledují jednotlivé evropské země společně a se stejnou intenzitou...

2. Příběh o přepravě nadrozměrného nákladu z centra Bavorska do Berlína (zdroj DVZ) aneb vše má své řešení a zboží si cestu najde

Obyvatelé berlínského Europacity dlouho čekali na most, který měl propojit Scheunenviertel se čtvrtí Europacity. Přeprava chodníku pro chodce vážícího 200 t a přibližně 80 m dlouhého má ale za sebou téměř rok historie.

Objednávku přepravy od dodavatele mostu Maxe Streichera získala bavorská Mainschiffahrts Genossenschaft (MSG), tedy nikoliv kamionová dopravní společnost. Nakládka v Bavorském Deggendorfu proběhla hladce, dlouhá cesta do Berlína ve vzdálenosti kolem 1550 km, po řekách a kanálech také prakticky bez problémů.

Při plánování dodávky ve společnost Max Streicher v Deggendorfu vyvstaly dvě možnosti: buď vyrobí konstrukci v Bavorsku a transportuje ji v jednom kuse člunem, nebo bude muset naložit sedm těžkých nákladních vozidel s jednotlivými částmi, požádat sedmkrát o zvláštní povolení a sedmkrát zablokovat dálnice. Alternativně mohl Streicher postavit výrobu v Berlíně a sestavit most na místě. Nakonec se jako nejpřesvědčivější ukázala nabídka od rejdaře MSG.

Ústřední otázkou však zůstávala hloubka vody. Loď nemohla mít příliš velký ponor, protože na některých místech horního toku je řeka Dunaj poměrně mělká. Zvolený člun Bandolino splňoval několik důležitých kritérií: Byl pro 80 m dlouhý most dostatečně dlouhý a neměl příliš velký ponor, navíc mezi nákladovým prostorem a vnějším pláštěm má balastní nádrže, které lze vyplnit balastní vodou v závislosti na hloubce řeky nebo vypustit. V jednu chvíli však byl Dunaj byl takřka nula centimetrů pod kýlem. Aby bylo možno regulovat zanoření i vzdušný ponor pod mosty, bylo v Deggendorfu přiloženo 670 tun písku, na kterém přepravovaný kus bezpečně spočíval.

Cesta vedla z Deggendorfu na Dunaji po Kelheim a dále přes kanál Dunaj-Mohan, poté přes Mohan a Rýn do Weselu. Protože propust' ve Wanne-Eickelu byla kvůli opravám uzavřena, musela být zvolena objížďka přes kanál Wesel-Datteln. Pak se pokračovalo přes Dortmund-Ems a nakonec přes kanál Mittelland směrem na Berlín. Podle kapitána se na kanálu Dortmund-Ems objevily dvě speciální výzvy. Za propustí Münster se nacházejí dvě brány, vysoké pouze 4,25 m, takže tam muselo být navíc nad již naloženou písečnou zátěž načerpáno 520 tun vody do nádrží, aby člun mohl pod branami bezpečně proplout.

Pro plavbu z Brandenburgu dál k Berlínu potřebovala MSG zvláštní povolení, protože v regionu Berlín-Braniborsko smějí plout na vnitrozemských vodních cestách o maximální délce 85 m. Spolupráce s dozorujícím úřadem proběhla velmi dobře, ale těsně před cílem to bylo ještě obzvlášť složité. Berlínský most Fennbrücke je poměrně nízký a ponor Bandolina mohl být maximálně 2,00 m. Mezi kormidelnou lodí a betonem mostu zbývalo jen 20 cm prostoru. Bandolino bylo na cestě dobré dva týdny.

### 3. Možnosti dalšího rozvoje a podpora vodní dopravy ze strany EU

Největším konkurentem pro vodní dopravu je v této chvíli železnice, která přebírá více zboží z vody než ze silnice, a to i přes kampaň Shift2Rail a podobné. Evropská sdružení vnitrozemských vodních cest proto očekávají politickou podporu v soutěži jednotlivých druhů dopravy - stejně jako podporu modernizace lodního parku a rozšiřování infrastruktury. I německé předsednictví v EU si za jeden z hlavních cílů vytklo podporu ekologických dopravních systémů, a zvláště pak dopravy zboží po vodě. Bohužel se však ukázalo, že v mnohém jde o pouhé politické proklamace, uklidňující nevládní sdružení jako European Barge Union, která významně pléduje za rozvoj vnitrozemské lodní dopravy a modálního posunu, mimo jiné prostřednictvím Fondu pro obnovu a odolnost (RRF) z programů obnovy EU. To by mohlo pomoci obnově infrastruktury tam, kde bude i nadále existovat docela dost prostoru pro zlepšení. Evropská sdružení vnitrozemských vodních cest volají po Fondu financování EU, zdrojovaný jak vnitrostátními, tak i evropskými prostředky. Hovoří se o miliardách eur za převod flotily na „zelená“ plavidla. Kromě toho jsou také potřeba další a větší prostředky pro infrastrukturu, zejména v EU, s ohledem na změnu klimatu a úbytek vody. Evropský Nástroj pro propojení Evropy (Cef) vidí také spolufinancování jako slibný prostředek pro rozšiřování infrastruktury. Je však životně důležité, aby samy členské státy EU požádaly o finanční prostředky z Nástroje pro propojení Evropy, což není zatím dostatečně využito.

Dalším problémem je latentní zastarávání technických zařízení. Například na Mohanu existují propusti, které jsou více než 100 let staré a je třeba je vyměnit. To je problém, který byl dlouhé roky opomíjen, díky nedostatku personálu ve správě vodních cest a lodí. Také v Nizozemsku mají obdobné problémy. Ale jedním z největších problémů nizozemské vnitrozemské lodní dopravy je zastaralá infrastruktura v Německu, která je nesmírně důležité jako tranzitní země pro Nizozemsko, ale také belgické a francouzské zboží.

Jaký podíl zboží může pak vnitrozemská lodní doprava dosáhnout v budoucnosti? Experti míní, že země jako Německo, Nizozemsko, Belgie, Rakousko a Švýcarsko – tedy země s výhodou dobré dostupnosti k přírodním vodním cestám - by se měly snažit zaručit do roku 2040 až 40 procent přepravy svého zboží po vnitrozemských vodních cestách. Evropské země, kde vnitrozemská plavba hraje důležitou roli, musí v tomto snažení vytrvat. Nizozemsko může posloužit jako dobrý vzor - cílených 40 procent již bylo dosaženo.

Další z cest je modernizace lodního parku pomocí novátorských konstrukcí trupu a pohonů. Jako vzor může posloužit následující projekt (zdroj Binnenschiffahrt)

V září vypluje na Rýn novostavba, která bude moci plout i při extrémně nízkém stavu vody. Jedná se o tanker na plyn, jehož trup byl vyroben v Polsku a který nyní dokončuje společnost TeamCo v Heusdenu (Nizozemsko). „Gas 94“ bude nová konstrukce s extrémní hloubkovou optimalizací. Od třetího čtvrtletí má 110 m dlouhý a 12,50 m široký tanker rozšířit flotilu rejdaře HGK na Rýně a stanovit standardy pro celý průmysl. Byla minimalizována emise CO<sub>2</sub> v dopravě a na rozdíl od konvenčních lodí dokáže plout i při extrémně nízkém vodním stavu „Gas 94“ totiž může stále projíždět Rýnem i na kritické úrovni v Kaubu - pouhých 0,25 m. To je možné díky vztlakovým vlastnostem trupu, optimalizovaným při četných výpočtech, simulacích a skutečných zkouškách, a také díky sofistikovanému plánování uspořádání komponent, jako jsou nákladní kontejnery a technologie pohonu. K tomu přispívá i hybridní pohon. Každý ze tří elektromotorů s výkonem 405 ekW pohání jednu kormidlovou vrtuli. Jsou napájeny nejmodernějšími diesellovými generátory se systémem následného zpracování výfukových plynů. Nový tanker tak splňuje emisní normu stupně V a snižuje emise CO<sub>2</sub> až o

30%. Emise NOx jsou také sníženy nejméně o 70%. Díky propracovanému systému řízení spotřeby bude možné řídit i menší úseky čistě elektricky.

#### 4. Závěr

Česká republika bohužel přírodními výhodami jako u našich sousedů neoplývá. Jsme „střechou Evropy“, na našem území většina velkých řek pramení a po rozdělení Československa jsme přišli o poslední přístup k hlavní evropské vodní síti. Přesto má říční plavba na českém území bohatou tradici a rezidua této tradice stále existují: máme funkční loděnice vyrábějící i nadále kvalitní říční či říčně-mořská plavidla dle individuálních objednávek; zájemcům o práci v odvětví jsou k dispozici jak výuční obor tak i střední odborná škola; na českém území je registrováno několik „živých“ rejdařství, jejichž flotily úspěšně brázdí řeky v západní Evropě; a v neposlední řadě byl na Ministerstvu znovu obnoven samostatný odbor říční dopravy, jež má za sebou již i úspěšný program grantové pomoci na revitalizaci lodního parku a chystá podobnou kampaň vůči říčním přístavům na území Česka. Doufejme, že odolá lobbystickým tlakům zájmových skupin, vezoucích se na vlně podpory prezidenta republiky a čínských investorů megalomanickým projektům propojení Dunaje s Odrou a Labem, zaštiťujícím se módními hesly zadržování vody v krajině a rozvoje příbřežních lokálních ekonomik, a přivede zpět a vybuduje spolehlivé podmínky pro plavbu na sjízdných úsecích našich řek, tedy na labsko-vltavské, a možná i oderské vodní cestě. Bude zapotřebí i obnovená spolupráce a porozumění s našimi sousedy; například záměry spolkové země Sasko revitalizovat Labe co nejvíce proti proudu však skýtají dostatek prostoru pro koordinaci se (stále bohužel odkládanými) plány na vybudování stupně Dolní Žleb, který je vzhledem k geomorfologickým zvláštnostem koryta Labe v úseku Děčín-státní hranice (neobvykle prudký spád odvádějící velké množství vody) zásadním předpokladem pro udržitelnou plavbu v době měnicích se vodních stavů na Labi. Důvodů pro opakované odklady je více – od neustále odváděné pozornosti k mnohem finančně atraktivnějšímu projektu D-O-L (alespoň z pohledu projekce)



až pro postupně se zpříšňující ekologické podmínky v regionu (CHKO České Švýcarsko) či ztracený zájem rejdařů o pravidelné linkové spojení do Česka.

Konec I. čísla

***Příjemné předjaří vám přeje Redakce SZ SSL***