



Platí ještě Archimédův zákon?

Jaroslav Kubec

Kritický pokles vodní dopravy na labské vodní cestě a jeho hlavní příčiny

Vývoj vodní dopravy na labsko-vltavské vodní cestě v ČR může být sotva důvodem k optimismu. Naopak, při kritickém pohledu se dá hovořit nejspíše o akutně hrozícím kolapsu. To názorně ukazují grafy přepravní intenzity v typických profilech labsko-vltavské vodní cesty (obr. 1). Z grafů je zřejmý trvalý pokles přeprav nejen v ČR, ale paralelně také na německém Labi, což dokumentují údaje o průvozu městskou tratí v Magdeburku.

Bezprostředním důvodem krize je stav regulovaného Labe od Ústí nad Labem až ke zdrži stupně Geesthacht (těsně nad Hamburkem), při němž již rejdari nemohou v hlavních (tj. zahraničních) relacích zajistit rentabilitu svého provozu a již vůbec nejsou schopni vytvářet zdroje pro obnovu stárnoucího lodního parku – a tím méně pro jeho rozšiřování. V žádném případě není důvodem obecný pokles role vodní dopravy v dopravním systému, neboť vodní cesty s uspokojivou splavností (Rýn, Dunaj, západoevropské průplavy a další vodní cesty, vytvářející konzistentní evropskou síť) umožňují kontinuální růst přeprav a rentabilnímu provozu vyhovují. Důkazem je mj. skutečnost, že i čeští rejdari přesunují ve stále větší míře své kapacity na konzistentní síť (tj. rezignují na provoz na Labi a tím na služby českému exportu a importu). Tím kompenzují ztráty z provozu na Labi. Přístup na tuto síť s liberalizovaným přepravním trhem jim zajistil vstup ČR do EU v roce 2004. V roce 2016 přepravili např. čeští rejdari v zahraničí 952 tis. t, po Labi však převezli v rámci českého exportu a importu pouze 144,5 tis. t, tj. 6,6 x méně.

Plavební stupeň Děčín jako východisko z krize?

Hlavním problémem regulovaného Labe v cca 650 km dlouhém úseku od Ústí nad La-

bem až po konec vzdutí stupně Geesthacht¹ jsou kolísající a při nízkých průtocích nedostatečné plavební hloubky, často klesající až na úroveň, při níž je nutno – někdy až po dobu několika měsíců – zcela přerušit plavební provoz. Ministerstvo dopravy ČR, resp. jemu podřízené Ředitelství vodních cest ČR (v dalším jen resort dopravy) připravují ve snaze o zlepšení tohoto stavu realizaci plavebního stupně Děčín (dále jen PSD). Už na první pohled budí samozřejmě nedůvěru, může-li PSD svým vlivem, omezeným na několik km dlouhý úsek Labe, zásadně – nebo alespoň částečně – řešit problém na stovky kilometrů dlouhém regulačně upraveném toku Labe. Resort dopravy však pravděpodobně nemá o účinku PSD pochybnosti a informuje veřejnost i politické kruhy s neobyčejnou přesvědčivostí i sebejistotou [1]: „Plavební stupeň Děčín zajistí splavnost Labe do Děčína téměř po celý rok, kdy za stejných průtoků v řece bude možné lodě nakládat na ponor o přibližně 40 cm vyšší než nyní. Dosáhne se stejných parametrů, jako SRN přislíbila zajistit na německém Labi. ... Již nyní rozdíl ponorů v ČR a Německu představuje asi 30 cm ponoru. Zajištění trvalé splavnosti umožní, aby rejdari poskytovali zákazníkům kontinuální a plánované přepravy a vyčlenili pravidla pro Labe bez rizika, že zůstanou na několik měsíců díky suchu uvězněna“.

Jak je z citátu zřejmé, účinek PSD by měl být založen na dosažení „stejných parametrů, jako SRN přislíbilo zajistit na německém Labi“. To by mělo údajně zajistit mimořádné zlepšení plavebních podmínek. Tato tvrzení je třeba konfrontovat s objektivními a dokazatelnými fakty, a tak ověřit, je-li uvedený citát pravdivý, nebo je pouhou dezinformací.

1 V Magdeburku mohou plavidla opustit Labe a využít paralelní trasy po Středozemním průplavu (Mittellandkanal) a Labském laterálním průplavu (Elbe-Seiten-Kanal), na níž je celoročně zajištěn ponor 280 cm. Při využití této možnosti se kritický úsek zkrátí na cca 440 km.

Reálný význam příslibu německé strany

Příslib, na který se resort dopravy odvolává, je obsažen v tzv. Společném prohlášení z roku 2006 [2]. Z tohoto dokumentu je třeba citovat nejprve vyjádření německé strany: „Spolkové ministerstvo dopravy, výstavby a bydlení Spolkové republiky Německo prohlašuje: Ve spolkové republice Německo má být prostřednictvím údržbových opatření na úzkých místech Labe pro lodní plavbu mezi Geesthachtem a Drážďany zajištěna průběžná hloubka plavební dráhy 1,60 m a mezi Drážďany a hranicí 1,50 m pod GIW '89 – současným referenčním stavem Labe, který byl nedosažen (podkročen) v průměru sedmi suchých a středních let mezi roky 1973 a 1986 po průměrně 20 dnů bez ledu. Přitom předpokládána průběžná šířka plavební dráhy 50 m může být částečně omezena na 35 m – v oblasti úseku v městě Magdeburk². Tohoto cíle údržby má být dosaženo do roku 2010 a poté má být zachován.“

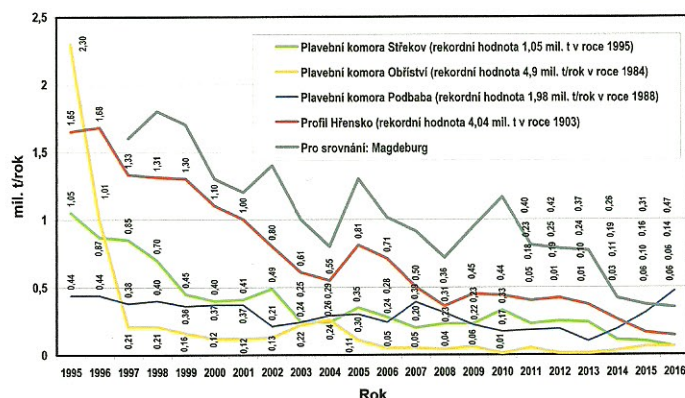
Prohlášení české strany zní: „V České republice je střednědobým cílem realizovat na kritickém úseku Labe od Ústí nad Labem až po státní hranici mezi Českou republikou a Spolkovou republikou Německo plavební stupeň v oblasti Děčína, který zabezpečí stabilní připojení České republiky na síť evropských vodních cest a na navazující námořní přístavy, a sice při minimálním ponoru plavidel 140 cm při průtoku $Q_{0,95}$ tzn. při průtoku $110 \text{ m}^3 \text{ s}^{-1}$ ve vodočetném profilu Ústí nad Labem. Spolu s bezpečnostní vzdáleností nade dnem vodní cesty (50 cm) činí plavební hloubka 190 cm.“

Z porovnání obou vyjádření vyplývá, že německá strana hovoří o hloubkách, zatímco česká o ponorech plavidel, přičemž se implicitně předpokládá, že hloubce 160 cm na německé trati odpovídá po odečtení 20 cm ponor 140 cm, který by měl být zajištěn na českém úseku od státní hranice do Děčína³. Tento předpoklad je zatížen řadou nejasností, a to již v metodice a terminologii. Zatímco se

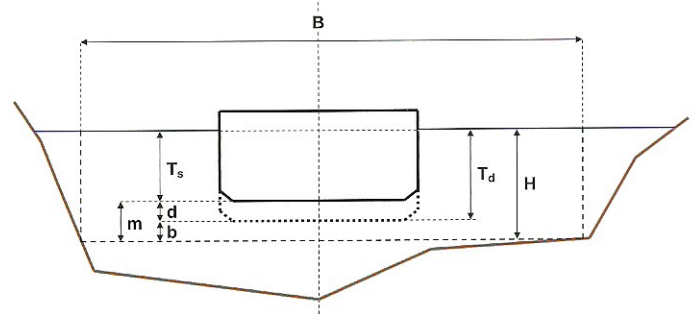
2 „Podkročení“ po dobu 20 dnů odpovídá překročení po 345 dnů v roce. V české praxi se používá spíše hodnota překročení. V citátu popsaný způsob určení GIW '89 (Gleichwertiger Wasserstand 1989) nebyl příliš šťastný – z delších časových řad vychází o něco delší hodnota podkročení – na celkové hodnocení to však nemá valný vliv.

3 V pozdějším německém interním dokumentu [3] se uvádí, že v úseku Drážďany – státní hranice bude zajišťována pouze 40 m široká plavební dráha.

4 Tato úvaha navíc zanedbává skutečnost, že v úseku Drážďany – státní hranice má být zajišťována při GIW '89 hloubka pouze 150 cm.



Obr. 1. Vývoj přepravní intenzity v typických profilech labsko-vltavské vodní cesty v ČR



Obr. 2. Schéma vztahů mezi ponorem plavidla a potřebnou hloubkou plavební dráhy