

# Šéf betonáren: Bojujeme za to, co v cizině už dávno funguje



I když intenzita výstavby v Praze stále poněkud pokulhává za rychle rostoucími potřebami jejích obyvatel, je objem každoročně spotřebovaných stavebních hmot v české metropoli jednoznačně největší ze všech měst v Česku. Výkyvy trhu ovlivněná výstavba bytů nebo kanceláří se opět probouzí k životu a lze očekávat, že se ve velmi blízké budoucnosti opět začne rychle stavět, kde to jen půjde.

K tomu se po dlouhých letech znovu budují také důležité infrastrukturní projekty – zahájena byla další etapa výstavby metra, staví se nové mosty, rychle vyrůstá nádraží Bubny, rekonstruují se železniční koridory a stranou výstavby nezůstává ani letiště Ruzyně. V nedaleké budoucnosti se Pražané jistě dočkají také zahájení staveb vnitřního a vnějšího městského okruhu a vysokorychlostních tratí.

„Takto intenzivní výstavba evokuje hned dvě základní otázky – bude vůbec z čeho stavět, když všude slyšíme, že základních surovin je nedostatek, a také, zda se s takovými přesuny hmot vyrovná pražská doprava,“

upozorňuje Jakub Šimáček, ředitel společnosti TBG METROSTAV, která se zabývá vývojem, výrobou a distribucí betonu v Praze.

### **Bude v budoucnu z čeho stavět?**

Bude. Jen je otázkou, jak moc drahé to bude.

### **Jak to myslíte?**

Známým příkladem z posledních let je kamenivo. Ve stavebnictví se pojmem kamenivo myslí písek i hrubé kamenivo dohromady. Obojího začíná být nedostatek. Nejen, že se neotevírají nové pískovny a lomy, ale ty fungující se postupně uzavírají. A to i přesto, že lokalita není kompletně vytěžená. Jen se třeba veřejnost nebo úřady postaví proti a těžební společnost už další povolení k těžbě nezíská.

### **Je možné dovézt kamenivo odjinud?**

A odkud? Situace v České republice je všude podobná. V sousedních zemích jsou rádi, když uspokojí svou domácí poptávku a některé evropské státy už například písek dovážejí po moři. Ano, tato cesta asi možná bude. Jen je třeba se připravit na mimořádný cenový skok a enormní nárůst dopravního zatížení.

### **Společnost, kterou řídíte, sídlí v Praze, kde se podle statistických údajů staví nejvíce ze všech měst v Česku. Máte představu, o jaký objem materiálu se jedná?**

Přesný údaj neznám, ale nepochybně jsou to miliony tun. Jen surovin pro beton se ročně do Prahy doveze přes dva miliony tun.

### **Odkud a kam se materiály převáží?**

Na každou stavbu je třeba dovézt desítky až statisíce tun všemožných materiálů, jako jsou například dřevo, ocel, cihly, sklo, izolace nebo třeba beton, a ze staveb zase odvézt vytěženou zeminu nebo demoliční odpad. Komodity se dovážejí ze všech koutů republiky, ale často i ze zahraničí. Kamenivo do betonu se například dováží nejčastěji z pískoven severně od Prahy z okolí řek Vltavy a Labe.

### **Jak se převozy, například kameniva do betonu, projeví v dopravě?**

Celkem významně. Jestliže uvažuji, že se do Prahy každý rok přivezou asi 2 miliony tun kameniva, jeden kamion uveze asi 25 tun a vzdálenost pískovna – pražská betonárna je přibližně 50 km, tedy cesta tam a zpět je 100 km, jedná se ročně o 8 milionů km ujetých kamiony po silnicích.

### **To je v kontextu celkové nákladní dopravy hodně, nebo málo?**

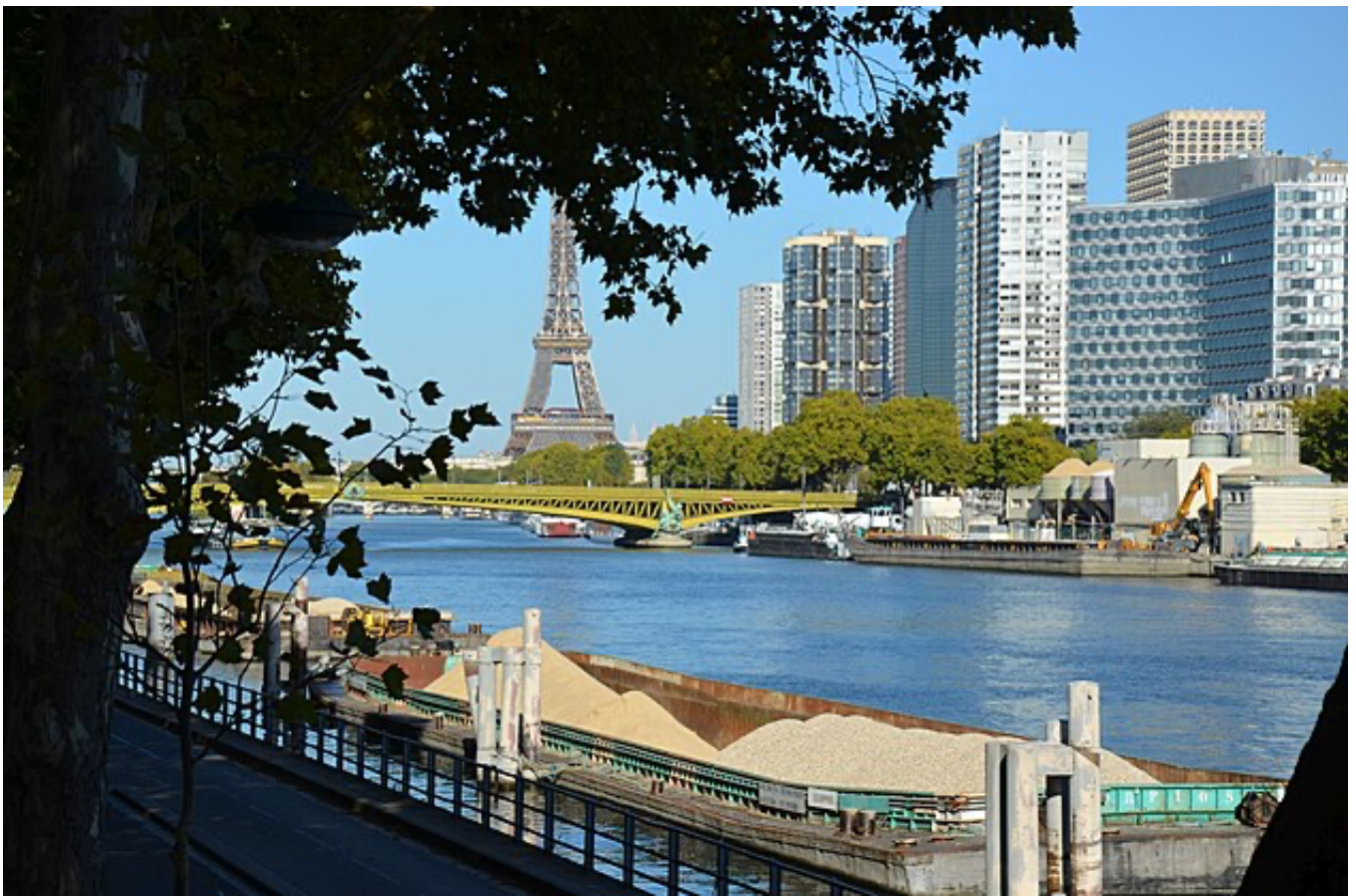
Je to jen jeden segment v oblasti veškerých nákladních přeprav. Ale když si představíte, že se jedná o 80 tisíc jízd kamionů a každý kamion má na délku asi 15 metrů, tak kdyby ty vozy stály těsně za sebou, vznikla by kolona dlouhá 1 200 km... Takže si vezměte, že pojedete z Prahy třeba do Splitu a v pravém pruhu bude celou cestu stát jeden kamion s kamenivem za druhým. Je to hodně, nebo málo?

**Ale s tím toho asi moc udělat nelze. Více využívat železniční dopravu se stále nějak nedaří a moc dalších možností už není. Jak to řeší v zahraničí? Vždyť v jiných evropských městech se staví ještě mnohem více než v Praze.**

Máte pravdu. Když jedete do Vídně nebo Berlína, jsou tam všude samé jeřáby a staveniště. Staví se tam výrazně více než u nás, přesto tam doprava nekolabuje.

### **Jak je to možné?**

Mám čerstvý zážitek z Paříže. Na podzim loňského roku jsme se byli podívat v tamních betonárnách. V Paříži se aktuálně staví opravdu hodně. Chystají se na olympiádu, kterou pořádají v příštím roce, a tak to tam opravdu jede. A oni dělají naprosto přirozenou a jednoduchou věc. Všechno, co jen trochu lze, dopravují po řece. Seine je plná nákladních lodí. Miliony tun stavebního materiálu přepravují nákladní lodě. Místo po silnicích plují suroviny po řece.



Seine v Paříži se využívá jako běžná dopravní cesta

**Ale to přece není žádná novinka, vždyť říční doprava se využívá už desítky let.**

Právě že to žádná novinka není. A není to ani žádná velká věda. Mimo Paříž se zboží nebo materiál naloží a až do města se přiveze nákladní lodí. Jedna průměrná loď nahradí třeba 40 kamionů. Francouzi mají přímo v centru, na dohled od Eiffelovy věže, na břehu řeky asi osm betonáren. Když budu počítat jen jednu loď na každou betonárnu a den, jedná se o 320 denně ušetřených kamionů. V Paříži navíc po řece dováží nejen kamenivo do betonu, ale také cement a jiné suroviny. Lodě rovněž odvázejí stavební odpady, výkopy nebo převáží další stavební materiály.

**V Praze ale přece také funguje lodní doprava...**

To je právě ten omyl. V Praze lodní doprava fungovala v minulosti. Ještě za minulého režimu se lodě využívaly celkem často. Ale dnes? Postavte se na některý z pražských mostů a spočítejte, kolik nákladních lodí s materiálem za den uvidíte. Ušetřím vám čas – když budete mít štěstí, tak jednu, možná dvě. Jediný, kdo nákladní lodě v Praze pro velkoobjemový

pravidelný dovoz surovin využívá, jsou naše dvě betonárny Rohanský ostrov a Libeň, která je hned vedle tunelu Blanka.

### **Proč tomu tak je?**

To úplně nevím. Je jasné, že lodě nemohou vozit úplně všechno a všude, ale je až s podivem, co všechno jimi převážet jde. V Paříži například dovážejí až na náplavku pod Eiffelovkou běžné spotřební zboží. Jeden významný francouzský řetězec dokonce zásobuje své prodejny v centru města loděmi. Některé zásilkové firmy kombinují lodní dopravu s cargo koly, aby eliminovaly automobilovou přepravu ze svého logistického řetězce.

### **A v Praze to nejde proč?**

Opravdu nevím. Když to vezmu podle naší firmy, tak ani nás k tomu vlastně nikdo nenutí. My lodní dopravu využíváme už mnoho let, máme to zautomatizované a funguje to skvěle. Stejně tak bychom ale mohli využívat zásobování kamiony. Nijak by nás to provozně nebo ekonomicky neomezilo. Ale když pomínu, že mně osobně po těch letech lodní doprava učarovala, asi podvědomě vnímáme jako určitou splátku Pražanům za umístění našich provozoven ve městě. Přijde nám to přirozené.

### **Myslíte tedy, že nákladní lodní doprava je správným řešením k průjezdnosti Prahy?**

Určitě není jediným řešením, ale může k větší průjezdnosti přispět. Na příkladu Paříže, ale také Berlína či Bruselu je zřejmé, že k silniční dopravě existují alternativy, které se vyplatí využívat. Je jednoznačné, že těžké a objemné materiály nebo odpady se mohou bez větších investic a komplikací začít převážet po řece. Na jednu loď naložíte tolik, co by muselo odvézt 40 kamionů. To ale neznamená, že zanikne nákladní silniční doprava. Jen se vytvoří alternativa, kterou bude možné používat. Když to přirovnám třeba k populárním cargo kolům, ta ulevují obyvatelům centra města, ale celkově se dodávek stejně nikdy nezbavíme. Lodě zase usnadňují život Pražanům a Středočechům, protože okolo jejich domovů nejezdí tisíce těžkých kamionů, ale určitě to neznamená, že už kamiony nebudou potřeba.



Bez kolon a bez čekání – náklad 40 kamionů písku právě proplouvá kolem Císařského ostrova a míří na betonárnu Libeň (Troja)

### **Má lodní doprava v Praze politickou podporu?**

Deklaratorní podporu určitě ano, ale chtělo by to už i konkrétní činy. Trochu mi připadá, že určitá nedůvěra v lodní dopravu v Praze je spojena s provozem velkého množství osobních turistických lodí v centru města. To je ale úplně jiný obor. Nákladní lodě jednoznačně ulevují pražské dopravě, jejich využívání snižuje opotřebení silnic, prašnost a množství exhalací. Chtělo by to ale najít ještě další využití než jen pro betonárny. Začít by se mohlo například s umístěním depa pro cargo kola k řece. Místo nákladáků by zboží mohly dovážet, ale i odvážet lodě. Kola a malé dodávky pak už jen krátký úsek po městě. Tak jako právě v Paříži či v Bruselu.

### **A není už vnitrostátní říční doprava překonaná?**

To v žádném případě. Naopak. Minulý měsíc jsem měl na konferenci v Senátu přednášku o využití lodní dopravy v Praze. Předemnou měli příspěvky kolegové z Francie, Německa a Belgie. Myslel jsem, že nám řeknou něco k tomu, jak více využívat lodní dopravu, na jaká odvětví se

hodí, jestli je potřeba nějaká podpora a podobně. Ale oni tohle už vůbec neřeší. Nákladní lodní doprava je tam naprosto běžnou součástí logistického mixu. Využívá se pro mnoho oblastí. Oni nyní řeší, a v tom duchu se nesly jejich přednášky, elektrifikaci těchto lodí, solární panely, vodík, ale třeba také provoz autonomních plavidel. Jsou zkrátka úplně jinde než my.

### **Není právě třeba toto problém nákladní lodní dopravy u nás? Že ty lodě nejsou úplně moderní a nejsou třeba elektrické?**

Podobně jako auta, procházejí i lodě technickými prohlídkami a musejí plnit i stanovené exhalační limity. Většina lodí už má modernizovaná pohonná ústrojí, ale o vodíku se jim samozřejmě může jen zdát. Ale problém je zase v tom, zda je vůbec dopravu nákladů po řekách podporovat, nebo ne. Chceme přesunout část těžkých nákladů na lodě nebo už jsme se smířili s tím, že prostě všechno jezdí po silnicích a jinak to v Česku neumíme? Dokud si neujasníme, jak má vypadat dopravní mix, těžko můžeme po provozovatelích lodí chtít, aby investovali do elektrifikace a vodíkových pohonů. Většina z těchto firem jen udržuje svá plavidla v provozuschopném stavu, aby splňovala alespoň stávající legislativu. Investovat více znamená vidět před sebou nějaké větší uplatnění. A vidíme ho?

### **Jak byste si vy představoval budoucnost lodní dopravy v Praze?**

Nejsem odborník, jsem fanda a naše společnost je dlouholetým uživatelem nákladní lodní dopravy. Konkrétní recept musí připravit odborníci a posvětit politici. Já mohu jen přispět do diskuse našimi praktickými zkušenostmi a tím, co vidím v jiných metropolích na západ od nás. Nedávno mi někdo říkal, že lodní doprava je nesmysl a alternativou k té silniční je prý jediné železnice. No nevím. Sedím u hotelu ve Vídni a za hodinu jsem na Dunaji napočítal devět nákladních lodí. Se dřevem, s kamenivem, s kontejnery. V Paříži na Seině jsem se v počítání ztratil po půl hodině. Myslím, že lodě na řeku patří a potenciální kapacita Vltavy je dlouhodobě nevyužitá.



Betonárna Libeň (Troja) dopravuje kamenivo od lodi unikátním podzemním kolektorem – cyklostezka a zelený pobřežní pás zůstává k dispozici pěším a cyklistům

### **Mnozí by ale rádi využívali řeku spíše jako místo k odpočinku nebo k rekreaci..**

To se přece nevyklučuje. Každé město, každá společnost má své potřeby. Chceme běhat, jezdit na kole, relaxovat, nebo se jen tak procházet a odpočívat. Také ale chceme jíst, bydlet, oblékat se nebo cestovat autem, či na kole. Mosty, tunely, cyklostezky i byty se musejí z něčeho postavit. Oblečení a potraviny se musejí do města nějak přivést. A může to být výhradně po silnicích, nebo to může být od každého způsobu trochu. Něco po železnici, něco po řece, a co nejde, tak po silnici. Jde jen o to, umět udělat kompromis a uvědomit si, jaké dopravní alternativy pražská aglomerace nabízí. Zdá se, že zatímco stále složitěji hledáme způsoby, jak postavit více silnic, rozšířit jejich kapacitu, a když už to jinak nejde, tak na nich nuceně omezit provoz, třeba pro kamiony, tak Vltava – největší pražská nákladní dálnice – zůstává nevyužitá.



## **Co se týká nákladní lodní dopravy u nás, jste tedy spíše skeptik, nebo optimista?**

Já jsem vždy optimista. Navíc mám takovou blbou povahu, že nic nevzdávám. Takže věřím, že se v Praze podaří rozšířit využití lodní dopravy i pro jiné účely, než je dovoz kameniva pro betonárny. Vždyť stavět se bude stále více, čekají nás úžasné dopravní projekty, které ale budou znamenat přesuny milionů tun hmoty. Bez lodí to nepůjde. A jen doufám, že se podaří lodní dopravu udržet v chodu do té doby, než se stane běžnou součástí pražského dopravního mixu, tak jako je tomu už desítky let v zahraničí. A třeba už za pár let připluje plně elektrická loď s pískem k nám na betonárnu Libeň, během vykládky se zase nabije a nehlučně a bez emisí odpluje zpátky k Roudnici pro další náklad. Jak říkám – jsem optimista!

**Autor: Advertorial**