

**Univerzita Pardubice
Dopravní fakulta Jana Pernera**

**Možnosti rozvoje rekreační dopravy na labské vodní
cestě**

Radek Modráček

**Bakalářská práce
2011**

ZADÁNÍ BAKALÁŘSKÉ PRÁCE (PROJEKTU, UMĚLECKÉHO DÍLA, UMĚLECKÉHO VÝKONU)

Jméno a příjmení: **Hádek MODRÁČEK**
Osobní číslo: **D07546**
Studijní program: **B3709 Dopravní technologie a spoje**
Studijní obor: **Technologie a řízení dopravy**
Název tématu: **Možnosti rozvoje rekreační dopravy v oblasti vybraného úseku labské vodní cesty**
Zadávající katedra: **Katedra technologie a řízení dopravy**

Zásady pro vypracování:

Úvod

- 1) Analýza současného stavu
- 2) Možnosti rozvoje rekreační dopravy na vybraném úseku
- 3) Ekonomické zhodnocení

Závěr

Rozsah grafických prací: 2-3
Rozsah pracovní zprávy: 30-40
Forma zpracování bakalářské práce: tištěná

Seznam odborné literatury:


1. Kubec, J., Podzimek, J., Vodní cesty světa, Aventinum, Praha, 1996, ISBN 80-7151-840-9
2. Podzimek, J., Dolní Labe, Státní zemědělské nakladatelství, Praha, 1976
3. zákon 114/1995 Sb., o vnitrozemské plavbě
4. vyhláška MD ČR 224/1995 Sb., o způsobilosti osob k vedení a obsluze plavidel

Vedoucí bakalářské práce: Ing. Petr Nachtigall, Ph.D.
Katedra technologie a řízení dopravy

Datum zadání bakalářské práce: 1. února 2011
Termín odevzdání bakalářské práce: 31. května 2011


prof. Ing. Bohumil Culek, CSc.
děkan

L.S.


doc. Ing. Pavel Drdla, Ph.D.
vedoucí katedry

V Pardubicích dne 1. února 2011

Prohlášení

Prohlašuji:

Tuto práci jsem vypracoval samostatně. Veškeré literární prameny a informace, které jsem v práci využil, jsou uvedeny v seznamu použité literatury. Byl jsem seznámen s tím, že se na moji práci vztahují práva a povinnosti vyplývající ze zákona č. 121/2000 Sb., autorský zákon, zejména se skutečností, že Univerzita Pardubice má právo na uzavření licenční smlouvy o užití této práce jako školního díla podle § 60 odst. 1 autorského zákona, a s tím, že pokud dojde k užití této práce mnou nebo bude poskytnuta licence o užití jinému subjektu, je Univerzita Pardubice oprávněna ode mne požadovat přiměřený příspěvek na úhradu nákladu, které na vytvoření díla vynaložila, a to podle okolností až do jejich skutečné výše.

Souhlasím s prezenčním zpřístupněním své práce v Univerzitní knihovně.

V Praze dne 30. 4. 2011

Radek Modráček.

ANOTACE

Práce je věnována možnostem rozvoje rekreační dopravy na labské vodní cestě. Definuje specifické potřeby části jejích uživatelů, posádek malých plavidel. Navrhuje změny, podporující další rozvoj, platné pro celou vodní cestu a konkrétní úpravy infrastruktury v jejím úseku.

KLÍČOVÁ SLOVA

rekreační doprava, vodní cesta, malé plavidlo, infrastruktura

TITLE

Recreational opportunities for the development of transport in the Elbe Waterway

ANNOTATION

The work is devoted to the development of recreational traffic on the Elbe waterway. Defines the specific needs of its users, crews of small vessels. Proposed changes to supporting further development-wide waterway, and specific modifications in the infrastructure sector.

KEYWORDS

recreational traffic, waterway, small vessel, infrastructure

Obsah

ÚVOD	11
1 LEGISLATIVA.....	12
1.1 VODNÍ CESTA	13
1.2 PRAVIDLA	13
1.3 ZPŮSOBILOST K VEDENÍ MALÝCH PRAVIDEL	14
1.4 PROVOZ NA VODNÍ CESTĚ.....	14
2 VŠEOBECNÝ POPIS.....	16
2.1 STŘEDNÍ LABE	16
2.2 DOLNÍ LABE.....	18
3 PRAVIDLA.....	19
3.1 MALÁ PRAVIDLA	19
3.1.1 Malá pravidla bez vlastního strojního pohonu a bez plachet.....	19
3.1.2 Malá pravidla s vlastním strojním pohonem.....	19
3.1.3 Malá pravidla s plachtou	21
3.2 STRUKTURA PRAVIDEL	22
3.3 PRAVIDLA PŮJČOVEN	25
4 INFRASTRUKTURA.....	27
4.1 PŘÍMÉ SOUČÁSTI VODNÍ CESTY	27
4.1.1 Plavební komory.....	27
4.1.2 Čekací stání	28
4.2 PŘÍSTAVY A PŘÍSTAVIŠTĚ	28
5 STANOVENÍ VYHLEDÁVANÝCH SLUŽEB.....	33
6 STANOVENÍ ÚSEKU	39
6.1 MODELOVÉ REKREAČNÍ PRAVIDLO.....	39
6.2 MODELOVÉ ČASOVÉ HODNOTY	39
6.3 ZKOUMANÝ ÚSEK VODNÍ CESTY	40
7 ZVÝŠENÍ ATRAKTIVITY PRAVBY.....	42
7.1 ÚPRAVA LEGISLATIVY	42
7.2 PRAVEBNÍ Odstávky	42
7.3 PROVOZNÍ DOBY PRAVEBNÍCH KOMOR.....	43
8 ÚPRAVY INFRASTRUKTURY.....	44
8.1 STÁTNÍ INFRASTRUKTURA.....	44
8.2 PŘÍSTAVY, PŘÍSTAVIŠTĚ A JEJICH VYBAVENÍ.....	44
9 VÝBĚR LOKALITY	46
10 CÍLOVÁ PŘÍSTAVIŠTĚ	47
10.1 MĚLNÍK.....	47
10.2 ROUDNICE NAD LABEM.....	48
10.3 BRANDÝS NAD LABEM – STARÁ BOLESLAV.....	49
10.4 ČELÁKOVICE	50
11 MEZILEHLÁ PŘÍSTAVIŠTĚ	51
11.1 LIBĚCHOV	51
11.2 DOLNÍ BEŘKOVICE.....	51
11.3 OBŘÍSTVÍ.....	51
ZÁVĚR.....	53
POUŽITÉ INFORMAČNÍ ZDROJE	55

SEZNAM OBRÁZKŮ	57
SEZNAM TABULEK	58
SEZNAM ZKRÁTEK	59
SEZNAM PŘÍLOH	59

Úvod

Rekreační plavba, dříve častěji označovaná jako sportovní, patří u nás k nejstarším volnočasovým aktivitám. Již od 70. let 19. století provozovaly sportovní spolky plavby, nejprve na veslicích, pádlových člunech, tam kde k tomu byly podmínky i plachetnicích. Od přelomu 20. a 30. let 20. století se datuje rozvoj vodního motorismu. Dalo by se tvrdit, že rozvoj rekreační plavby byl rovnocenný rozvoji obchodní plavby, například prvosjezd Labe v úseku od Mělníka pod Střekov na kánoi se uskutečnil již roku 1884, tedy v době vrcholných výkonů řetězové remorkáže. Přesto vždy byla a dosud je rekreační plavba vnímána jako okrajová, ne-li přímo rušivá vzhledem k obchodní plavbě. Tento přístup, který dosud přetrvává, nerespektuje skutečný stav věcí, kdy je obchodní plavba v trvalém útlumu a již dvacet let klesají jak přepravní výkony, tak počty provozovaných plavidel. Naopak rekreační plavba zažívá nebývalý rozmach. Jen nárůst počtu rekreačních plavidel podléhající registraci je takový, že ke konci roku 2009 byl poměr počtu v ČR registrovaných rekreačních plavidel k obchodním více než 10:1. Z těchto důvodů, které považuji za velmi aktuální a zajímavé, jsem se rozhodl zpracovat bakalářskou práci na téma možnosti rozvoje rekreační dopravy na labské vodní cestě

Cílem mé práce je zjištění reálných možností rozvoje rekreační plavby.

Dílčím cílem je poznání stávajících podmínek, jak legislativních, tak dostupné infrastruktury. Dále pojmenováním potřeb posádek rekreačních lodí z hlediska objektivního, daného technickými vlastnostmi použitých plavidel, i z hlediska subjektivního, daného návyky uživatelů vodních cest.

Dalším dílčím cílem této části je zjištění využití jednotlivých úseků vodní cesty a nalezení jejích klíčových úseků.

Třetím dílčím cílem je, na základě zjištěných skutečností, stanovení možností dalšího rozvoje v obecné rovině a konkrétních návrhů zlepšení na dílčím úseku labské vodní cesty.

1 Legislativa

Základní právní normou v oblasti vnitrozemské vodní dopravy je zákon číslo 144/1995Sb., o vnitrozemské plavbě, v platném znění. Na tento zákon navazují prováděcí vyhlášky Ministerstva dopravy:

- 222/1995 Sb., o vodních cestách, plavebním provozu v přístavech, společné havárii a dopravě nebezpečných věcí, v platném znění
- 223/1995 Sb., o způsobilosti plavidel k provozu na vnitrozemských vodních cestách, v platném znění
- 224/1995 Sb., o způsobilosti osob k vedení a obsluze plavidel, v platném znění
- 344/1991 Sb., kterou se vydává Řád plavební bezpečnosti na vnitrozemských vodních cestách České a Slovenské Federativní Republiky, v platném znění (dále jen ŘPB)
- 241/2002 Sb., o stanovení vodních nádrží a vodních toků, na kterých je zakázána plavba plavidel se spalovacími motory, a o rozsahu a podmínkách užívání povrchových vod k plavbě, v platném znění
- 84/2000 Sb., o způsobilosti osob k provozování vnitrozemské vodní dopravy pro cizí potřeby, v platném znění

Další obecně závazné právní normy vydává Státní plavební správa (dále jen SPS). Opatření trvalého charakteru vydává formou plavební vyhlášky, zde uvádím dvě se vztahem k tématu:

- Plavební vyhláška č. 2/2003 Státní plavební správy, o úpravě čl. 9.04 a čl. 9.07 Řádu plavební bezpečnosti
- Plavební vyhláška č. 1/2006 Státní plavební správy, o proplavování plavebními komorami na labsko-vltavské vodní cestě

Dále SPS vydává sdělení, která jsou upozorněním na legislativní změny a jejich praktickým výkladem. Příkladem může být Sdělení Státní plavební správy č. 34/2008, o změnách ve způsobilosti osob k vedení a obsluze plavidel v souvislosti s novelou vyhlášky Ministerstva dopravy ČR č. 224/1995 Sb.

Informace uživatelům vodních cest o krátkodobých změnách parametrů vodních cest, omezení jejich využívání apod. vydává SPS formou Oznámení Státní plavební správy.

1.1 Vodní cesta

Celá labská vodní cesta, včetně části Žernoseckého jezera, je ve smyslu zákona č. 144/1995Sb., ve znění zákona č. 227/2009 Sb. využívána dopravně významná sledovaná vodní cesta. Vyhláška č. 222/1995 Sb., pak dále zařazuje tuto vodní cestu do IV. třídy podle evropské klasifikace vodních cest, což je zajímavé, neboť technicky tato vodní cesta v úseku Střekov – Mělník splňuje podmínky kategorie IVa, a v odborné literatuře je i tak klasifikována (zdroj [1.] dokonce Va). Ostatní vodní plochy zmíněné v práci jsou účelové vodní cesty. Vyhláška č. 241/2002 Sb., nejen taxativně vyjmenovává úseky toků a vodní plochy na kterých je plavba plavidel se spalovacím motorem zakázána, ale stanovuje i podmínky plavby v kluzu¹ a vodní lyžování. Na celé průběžně splavné labské vodní cestě je touto vyhláškou plavba se spalovacím motorem a plavba v kluzu povolena.

Zákon č. 144/1995Sb., v § 6 - § 8 definuje pojem přístav, veřejný přístav jejich zřízení a základní práva a povinnosti jejich provozovatele i uživatele. Vyhláška č. 222/1995 Sb., v § 10 - § 27 upravuje provoz a činnosti vykonávané ve veřejných přístavech a v § 28 taxativně vyjmenovává veřejné přístavy na sledovaných vodních cestách. Podmínky souhlasu se zřízením a provozováním přístavu určuje sdělení Státní plavební správy: „Zřizování a provozování přístavu (přístaviště, překladiště)“.

1.2 Plavidla

Pojem malé plavidla je legislativou definován podle různých znaků. Zákon č. 144/1995Sb., jej definuje v § 9 maximální délkou, násobkem hlavních rozměrů, obsaditelností a určením. ŘPB je v čl. 1.01 definuje shodně se zákonem, vyjma omezení stanoveného násobkem hlavních rozměrů. Vyhláška č. 223/1995 Sb., v § 2 rozděluje malá plavidla podle způsobu pohonu. Zákon 144/1995Sb., v § 10 upravuje technické podmínky pro provoz plavidel a povinnost vlastníků přihlásit plavidlo do evidence plavebního úřadu, z této povinnosti jsou vyjmuta malá plavidla podle § 14, odst. 5, písm. a). Evidenci v plavebním rejstříku nepodléhá malé plavidlo o celkové hmotnosti včetně povoleného zatížení do 1000 kg nebo s vlastním strojním pohonem o výkonu do 4 kW nebo s celkovou plochou plachet do 12 m² (dále jen „vybrané malé plavidlo“). ŘPB v tomto ohledu v čl. 2.02 stanoví povinné označení plavidla podléhajícího evidenci a nepodléhajícího

¹ Kluz (klouzání) je stav, kdy plavidlo s vhodným tvarem trupu je vlivem své rychlosti vytlačováno hydrodynamickým vztlakem tak, až se dotýká hladiny pouze malou částí tělesa a snížený odpor vodního prostředí dovoluje dosahovat vysokých rychlostí. Klouzání je ovšem i ekonomicky náročné, neboť pro to, aby bylo dosaženo režimu klouzání je třeba poměru instalovaného výkonu ku hmotnosti plavidla nejméně 1 kW/20 kg. Klouzání rozdělujeme na dokonalé klouzání (kluz), toho dosahují kluzáky, křídlaté lodě a některé sportovní čluny a dobré klouzání (polokluz), toho dosahují daycruisery, většina kajutových člunů a některé třídivé plachetnice (např. Optimist, Fireball).

evidenci. Vyhláška č. 223/1995 Sb., v § 3 stanovuje požadavky na bezpečnost jednotlivých druhů plavidel, evidovaných i neevidovaných, které jsou dále rozpracovány v přílohách vyhlášky, pro malá plavidla je stanoví příloha č. 2. V příloze č. 1, kapitole 20 se s novelou (vyhláška 388/2009 Sb.) objevuje pojem „rekreační plavidlo“, vyhláška tak reaguje na skutečnost, že plavidlo určené k rekreaci nemusí být nutně malé a dále, že některé státy EU klasifikují v režimu odpovídajícím našemu malému plavidlu plavidla větších rozměrů.

1.3 Způsobilost k vedení malých plavidel

Zákon č. 144/1995Sb., v § 25, odst. 1 stanoví, že plavidlo určené prováděcím předpisem je oprávněn vést vůdce plavidla s platným průkazem způsobilosti. Vyhláška 224/1995 Sb., tuto problematiku dále rozpracovává. V § 4 stanovuje plavidla, která je možno vést na vodních cestách bez průkazu způsobilosti. Jedná se výhradně o malá plavidla, především plavidla nepodléhající evidenci a novelou (vyhláška č. 333/2008 Sb.) v odst. 4, písm. b, smí osoba starší 18 let vést: „malé plavidlo s vlastním strojním pohonem schopné pouze výtlačné plavby a maximální rychlosti 12 km/hod., schválené plavební správou pro provoz v půjčovně malých plavidel zápisem v lodním osvědčení plavidla a provozované na úsecích vodní cesty zapsaných v lodním osvědčení plavidla 6), jestliže je seznámena s technikou vedení tohoto plavidla a v rozsahu potřebném pro jeho vedení též s pravidly plavebního provozu“. Lze říci, že tato novela se stala impulsem pro rozvoj charterových služeb, které se do té doby zaměřovaly na zahraniční destinace. Ostatní malá plavidla podléhající evidenci lze vést pouze s průkazem způsobilosti, § 10 stanoví kategorie průkazů a kritéria pro jeho získání.

1.4 Provoz na vodní cestě

Zákon č. 144/1995Sb., upravuje provoz na vodní cestě povšechně v § 22, § 23. Zásadním dokumentem upravující provoz je ŘPB. Malá plavidla jsou v něm zproštěna některých povinností, např. při signalizaci, ale zároveň jsou na kanalizované trati postaveny do kategorie druhořadých účastníků plavebního provozu. ŘPB v čl. 6.28, odst. 3, stanoví: „Malá plavidla nemohou požadovat, aby byla proplavena zvlášť. Smějí vplouvat do plavební komory až po pokynu obsluhy plavební komory.“ Dále stanoví v čl. 9.20, odst. 10: „Malá plavidla se proplavují, pokud nemohou použít zvláštních pro ně určených zařízení, jen ve skupinách (nejméně 5 plavidel) nebo společně s jinými plavidly nebo v určitých provozních hodinách, pokud jsou pro tento účel stanoveny.“ Státní plavební správou vydaná Plavební vyhláška 1/2006 v čl. 4 toto ustanovení ŘPB poněkud změkčuje: „Malá plavidla lze ve smyslu tohoto ustanovení proplavit v menší skupině, nebo

samostatně není-li předpoklad, že do jedné hodiny přípluje další plavidlo, které by mohlo být proplaveno současně.“

Tato ustanovení nepostrádala smysl při hustém provozu obchodních lodí, dnes se stává brzdou rozvoje individuální plavby a v částech labské vodní cesty, kde projede i méně než jedno obchodní plavidlo za den jedině skutečnost, že zaměstnanci správce vodního toku obsluhující plavební zařízení na dodržování těchto ustanovení nelpí, rekreační plavbu vůbec umožňuje.

2 Všeobecný popis

Labe je jednou z největších řek a vodních cest Evropy. Pramení v Krkonoších na severu Čech, protéká Německem a ústí do Severního moře. Pramení v nadmořské výšce 1387 m.n.m v rašeliništi na Labské louce, v těsném sousedství státní hranice s Polskem. V Jaroměři se údolí řeky výrazně rozšiřuje a až po soutok s Ohří u Litoměřic se obecně nazývá Polabím. Od Jaroměře do Pardubic sleduje tok řeky Labe obecně jižní směr. V Pardubicích se řeka stáčí k západu a tímto směrem pokračuje až do Kolína, kde opět mění směr k severozápadu. Tímto směrem pak směřuje až k Ústí nad Labem. Širé a úrodné Polabí uzavírá soutok Labe s Ohří proti Litoměřicím. Od Lovosic Labe vstupuje do hlubokého kaňonu, zvaného Česká brána (Porta Bohemica), jež prochází napříč Českým středohořím. Tímto úzkým a sevřeným údolím pak pokračuje až ke státní hranici s Německem u Hřenska v řkm 726.60, jež je i nejnižší položeným bodem Čech (115 m.n.m.). Území České republiky Labe opouští hlubokou roklí tvořenou Labskými pískovci.

Průběžná plavba je v současnosti možná od Přelouče, řkm 949,200. Z hlediska vodní cesty se tok Labe na našem území tradičně dělí na Střední, též Malé, Labe, od Jaroměře po Mělník a Dolní Labe od Mělníka k státní hranici. Hranicí těchto úseků, donedávna s vlastním staničením, je ústí Vltavy v Mělníku dnes řkm 837,380. Toto rozdělení vystihuje nejen technické aspekty vodní cesty, ale i samotný charakter řeky.

2.1 Střední Labe

Střední Labe je po většinu roku málo vodnatá řeka tekoucí rovinným převážně agrárním krajem. I centra významných měst a obcí podél řeky jsou umístěna ve větší vzdálenosti od břehů. Řeka tak prochází předměstskou zástavbou nebo průmyslovými a rekreačními zónami těchto měst. Výjimkou jsou prakticky jen Hradec Králové, Nymburk a Poděbrady.

Splavnění tohoto úseku o délce 112 km bylo s několika přestávkami provedeno postupně v letech 1911 – 2007. Původně silně meandrujícího toku byl částečně napřímen a kanalizován nízkými plavebními stupni. Plavební trať tvoří 15 pohyblivých jezů jejichž vzduť se pohybuje mezi 1,2 – 3,8 m, každý s jednou plavební komorou s užitnými rozměry 12 x 85 x 2,1 m. Délky zdrží s výjimkou VD Čelákovice nepřesahují 7 km. Na středním Labi tak je celoročně zajištěna plavební hloubka 2,10 metrů a šířka plavební dráhy minimálně 50 metrů při šíři řeky okolo 80 m. Plavební přestávky z důvodu nízkých

vodních stavů se nevyskytují, přestávky z důvodu vysokých vodních stavů, oprav nebo zámrazy jsou průměrně 20 až 50 dní v roce.

Nad VD Přelouč se ještě nachází oddělená přibližně 30 km dlouhá vodní cesta stejných parametrů jako předchozí, se dvěma stupni Srnojedy a Pardubice, jejíž napojení na průběžně splavnou síť neuváženě zablokovali v roce 2007, již v průběhu stavebních prací, ekologičtí aktivisté.

Pro turistickou plavbu je střední Labe spíše fádňní, okolí řeky má přírodní charakter. Řeka je většinou vedena v zarostlých a částečně záhozem opevněných březích, takže výhled z nízkého plavidla do krajiny je minimální. Ani vlastní vodní tok neklade žádné zvláštní nároky na zdatnost vůdce plavidla, takže jediné technicky náročnější manévry jsou potřeba při proplavování plavebními komorami. Vodní cesta může být východištěm k turisticky zajímavým stavebním a přírodním památkám, které nabízí i oblast Polabí. Kupříkladu historické centrum Kolína, Staré Boleslavi nebo naopak polesí Kersko nejsou vzdušnou čarou vzdáleny od řeky více než 1,5 km.

Problémem se stává nalezení vhodného místa k zastavení i samotné přistávání. Prosté přistání u břehu je spojeno jednak s nebezpečím poškození plavidla o opevnění břehů při samotném manévru nebo později při stání vlivem sání a následného vlnobití způsobených proplutím jiného plavidla relativně úzkým vodním tokem. Českým specifikem je pak velká pravděpodobnost vykradení odstaveného osamělého plavidla. Též rybáři obsazují hojně břehy tak, že znemožňují již přiblížení ke břehu a plavbu vůbec považují za rušení výkonu svých práv. Nedostatek přístavišť, především ochranných přístavů, je tradičním problémem labsko-vltavské vodní cesty. Střední Labe je na tom v množství ochranných přístavů lépe než ostatní úseky. Jedná se o tzv. útulky lodí, bývalá plavební komora s dolní rejdou zrušeného stupně Hadík a dolní rejda plavební komory Poděbrady. Přístavy, bývalá přístav cukrovaru v Kostelci nad Labem a veřejné přístavy Nymburk a Týnec nad Labem. Při bližším pohledu již výčet tak optimistický není. Všechny tyto přístavy jsou mimo vyvazovacích prvků bez jakéhokoli dalšího vybavení. Kromě Nymburského přístavu, obnoveného v roce 2006, mají břehy zarostlé nálety, které ztěžují přistávání, vyvazování (často vůbec nalezení vyvazovacích prvků) i výstup z lodě. Alternativní možnost stání poskytují šterkoviště spojená s řekou a některá stará říční ramena. Do šterkoviště Borek je však zakázáno vplutí sportovních plavidel a vyjma šterkoviště Sandberk u Kolína, o kterém bude řeč dále, není v ostatních žádné vybavení, také zde nejsou zaručeny plavební hloubky. Totéž platí i o odstavených říčních ramenech. Všechna přístaviště

a přístavní zařízení (opět s výjimkou Sandberka) jsou vybudována pro velká plavidla a pro malá plavidla tak často nepoužitelná.

2.2 Dolní Labe

Dolní Labe je od soutoku s Vltavou mohutná, vodnatá řeka. Od Mělníka pokračuje Polabím až k soutoku s Ohří proti Litoměřicím, ač již od Mělníka je pravý břeh lemován kopcovitou krajinou Ralské pahorkatiny. Teprve od Lovosic se Labe noří do hlubokého kaňonu, jež prochází napříč Českým středohořím. V Ústí nad Labem říční údolí poněkud rozevívá, aby se za Děčínem opět sevřelo a poměrně úzkým, sevřeným údolím pak pokračuje až ke státní hranici u Hřenska. V otevřených částech údolí se nachází četné průmyslové podniky, zatímco v srázných, sevřených částech je zachován přírodní charakter krajiny. Kromě Ohře, částečně splavné v délce 2,5 km do Terezína, řeka přibírá již jen tři významné přítoky: Bílinu, Ploučnici a Kamenici, všechny jsou nesplavné.

Centra měst a obcí se nacházejí poblíže břehů, neboť již odedávna zde plavba a s ní spojený obchod patřily k ekonomickému základu kraje. Úpravy řeky pro plavbu zde mají historickou tradici nejméně od 14. století.

Plavební trať v délce 68 km je kanalizovaná a tvoří ji 6 plavebních stupňů se vzduším 2,2 - 2,6 m, resp. 7,8 m vybudované v letech 1907 - 1936. Každý stupeň je vybaven dvěma plavebními komorami malou s rozměry 11 x 85 x 3,1 m, resp. 2 x 13 x 85 x 3 m (Střekov) a velkou s rozměry 24 x 200 x 3,1 m (Dolní Beřkovice, Lovosice) resp. 24 x 150 x 3,1 m (Štětí, Roudnice n/L. České Kopisty), resp. 24 x 170 x 3,7 m (Střekov). Délka zdrží se pohybuje mezi 8 – 19 km. Stupně Dolní Beřkovice až Lovosice prošly celkovou rekonstrukcí v letech 1970 – 1972 jez, 1970 – 1977 malé komory a 1999 – 2004 velké komory. V současnosti je tedy tento úsek moderní vodní cestou IVa třídy. Na tuto trať navazuje 42 km regulované řeky od VD Střekov po státní hranici. Regulační práce zde proběhly v letech 1875 -1887 a od té doby jsou tu prováděny jen nejnútnější udržovací práce. Tento úsek se vyznačující se silným proudem, plavební dráhou širokou 40 – 100m s četnými úžinami a plavebními hloubkami okolo 2 m, v suchých obdobích i méně než 1 m podvazuje nejen nákladní, ale i rekreační plavbu. Pro přistávání a stání plně platí to co je popsáno v kapitole Stření Labe zde ještě ztíženo proudem. Na celém Dolním Labi se nacházejí pouze dva ochranné přístavy: Mělník a Děčín Rozbělesy, pro malá plavidla však prakticky nepoužitelné, Rozbělezský přístav je navíc bez jakékoli infrastruktury. Pro malá plavidla tak zbývá pouze Žernosecké jezero v řkm 783,880 na kterém se nachází i jediný komerční přístav malých plavidel Marina Labe.

3 Plavidla

Pro posouzení potřeb na vybavení vodní cesty je možno plavidla pro rekreační plavbu rozdělit do dvou skupin: na malá plavidla individuální rekreační plavby, to i nájemní a převážně velká plavidla hromadné dopravy. Jelikož je Labská vodní cesta pro velká plavidla poměrně kvalitně vybavena a ekonomický efekt okružních vyhlídkových plaveb je pro širší okolí zanedbatelný, budu se dále zabývat dosud nedoceněnou plavbou individuální.

3.1 Malá plavidla

Následující tři kapitoly jsou věnovány všeobecnému popisu hlavních znaků rekreačních plavidel. Vzhledem ke kolísání významů pojmů rekreační, sportovní a malé plavidlo v odborné literatuře i legislativě, které je zcela mimo rámec této práce, budu dále předpokládat rovnost těchto pojmů. Jelikož rozdělení plavidel podle způsobu pohonu, zavedené vyhláškou č. 223/1995 Sb., je i všeobecně používané, i následující kapitoly respektují to dělení.

3.1.1 Malá plavidla bez vlastního strojního pohonu a bez plachet

V našich podmínkách se jedná o pramice a čluny poháněné vesly. Tato plavidla jsou většinou užívána na místní plavbu na krátké vzdálenosti. K průběžné plavbě, téměř výhradně poproudni, jsou používány kanoe nebo mořské kajaky, případně nafukovací čluny různých konstrukcí. Oběma směry pluli, v minulosti často, dnes jen zřídka Němci na cestovních veslicích. Společnou potřebou posádek takových lodí je ve vzdálenostech 15 - 25 km vhodné tábořiště vybavené alespoň základním hygienickým vybavením nebo možnost ubytování, břeh vhodný k vytažení a uložení lodí. Pro nastupování a vystupování z lodí není třeba zvláštních úprav a pokud plavidlo nelze proplavit, lze jej přes říční stupeň přenést.

3.1.2 Malá plavidla s vlastním strojním pohonem

Tato skupina je nejrozsáhlejší, zahrnuje rychlé otevřené motorové čluny, kajutové motorové lodě.

Motorové čluny tvoří menší část této skupiny. Sportovní otevřený člun slouží především pro vyjížděky při pěkném počasí. Má poměrně výkonný přívěsný nebo zabudovaný motor a tak dosahuje dosti vysokých rychlostí. Turistický otevřený člun má být i tak velký, aby se v něm mohlo i přespat a proto je pro něj vhodnější přívěsný motor. Musí mít i vyjímatelná sedadla, vpředu krátkou palubu, pod kterou se uskladní zásoby a co největší kokpit.

Motorové čluny se na první pohled vyznačují tím, že jejich trup je otevřený nebo jen zčásti zakryt palubou [2.]. Ochranu posádky před povětrností je obvykle jen jednoduchá plátěná stříška napnutá v případě potřeby na skládacím rámu, vpředu uchycená na větrný štít. Otevřené čluny se vyrábějí v délkách 3 – 6 m, kratší většinou v kombinovaném provedení pevné dno a nafukovací boky, od 4,5 m většinou s pevným trupem, šířka těchto člunů nepřekračuje 2 m.

Přechodovým typem mezi sportovními otevřenými čluny a čluny kajutovými jsou čluny typu „daycruiser“. Vyznačují se tím, že jejich uzavřená kajuta je přímo v trupu člunu, nemají tedy výraznou nástavbu. Podstatnou část trupu zaujímá otevřený kokpit, kajuta slouží u malých lodí jen pro přespání posádky u větších člunů je zařízena pohodlněji. Čluny jsou poháněny jedním nebo dvěma vestavěnými motory s „Z“ náhonem². Běžně jsou schopné plout v kluzu nebo polokluzu rychlostí okolo 40 km/h. Průmyslově vyráběné modely jsou 7 – 10 m dlouhé 2,4 – 3 m široké, s ponorem 0,7 – 0,9 m.



obr. 1: Daycruiser typ na silničním přívěsu

zdroj: [3.]

² „Z“ náhon, často též „Z noha“, je zařízení spojující výhody spalovacího motoru pevně vestavěného v plavidle a přívěsného motoru. Výkonný (a tedy těžký) spalovací motor je uložen v plavidle a na něj je připojena, v současnosti výhradně průmyslově vyráběná, jednotka skládající se (od motoru) ze spojky, kloubového hřídele, vratné skříně (řešené stejně jako u přívěsných motorů, střídavým přesouváním dvou ozubených kol na svislé hnací hřídeli), dvou pravoúhlých převodů (odtud název Z) a propeleru. Uložení náhonu umožňuje horizontální pohyb, kterým se uskutečňuje řízení plavidla i vertikální pohyb, tzv. trimování, ten jednak v pracovní poloze dovoluje zachovat optimální polohu propeleru při podélném náklonu plavidla, jednak vyklopení až cca 50° usnadňující manipulace s plavidlem. Nevýhodou tohoto zařízení je, že při jeho poruše nebo poruše motoru se plavidlo stává prakticky neřiditelné.

Tento typ člunů není pro naše řeky příliš vhodný, přesto tvoří většinu v současnosti u nás prodávaných sportovních lodí. U motorových člunů a středních typů daycruiserů je běžná přeprava k různým vodním plochám na silničním přívěsu.

Kajutový člun je stále nejobsáhlejší skupinou plavidel s vlastním strojním pohonem, zároveň však i nejnesourodější. Zahrnuje plavidla stavěná individuálně, průmyslově i přestavby historických pracovních lodí, plavidla od délky 5,5 – 6 m až do 15 – 20 m, plavidla schopná pouze výtlačné plavby, ale i plavby v polokluzu. Nejmenší kajutové čluny jsou poháněny přívěsným motorem, od střední velikosti je pravidlem vestavěný, převážně jeden spalovací motor.

Kajutový člun se vyznačuje tím, že jeho kajuta resp. obytný prostor leží zčásti v trupu a zčásti v nástavbě vyčnívající nad úroveň paluby. Obytný prostor na větších člunech, přibližně od délky 7m, bývá rozdělen na více kajut buď v téže nástavbě nebo ve dvou nástavbách rozdělených kokpitem. Vybavení pak zahrnuje kuchyňský kout i záchod, takže je posádka minimálně závislá na vybavenosti služeb na břehu [2.]. Do této kategorie spadají i čluny půjčoven. Jejich charakteristickým znakem je robustní konstrukce, značný ponor a nastavení jejich pohonné jednotky tak, aby dosahovaly rychlosti maximálně 12 km/h ve výtlačném režimu plavby.

3.1.3 Malá plavidla s plachtou

Plachetnice se nejčastěji dělí na otevřené a kajutové, nebo na plachetnice s pomocným motorem a bez něj. Otevřené, bez pomocného motoru jsou nejčastěji sportovní plachetnice, které se mezi sebou dále dělí podle sportovních tříd. Tyto plachetnice slouží k sportovní činnosti na relativně malých vymezených plochách vodní cesty a pro tuto práci nemají žádný význam.

Kajutové plachetnice se naopak k turistické plavbě používají často, některé dokonce bez takeláže³. Platí pro ně prakticky totéž co pro kajutové čluny. Plují zásadně ve výtlačném režimu a jejich rychlost nepřesahuje 14 km/h.

Z hlediska ponoru je zajímavé rozdělení plachetnic na kýlové, ploutvokýlové a ploutvové. Kýlové plachetnice se vyznačují pevnou plochou, kýlem, pod dnem plavidla, tento kýl je v dolní části ještě doplněn zátěží. Takováto plachetnice sice unese značnou zátěž plachet, ale pevný ponor 1,1 m (u velkých námořních plachetnic až 2 m) je pro říční vodní cestu zcela nevhodný. Také manipulace s takovou lodí je obtížná a pro její uložení

³ Takeláží se rozumí oplachtění lodi. Zahrnuje stěžně, ráhnoví, plachty, pevné a pohyblivé lanoví.

na suchu nebo transport je nezbytné použití speciální podpůrné konstrukce. Přesto je tento typ u nás velmi oblíben a rozšířen.

Ploutvokýlová plachetnice má pevný kýl menších rozměrů ze kterého se vysouvá nebo vyklápí pohyblivá ploutev. Tato konstrukce si ponechává nevýhody kýlových plachetnic a kromě speciálních závodních lodí není příliš rozšířena.



obr. 2: *Nejrozšířenější amatérsky stavěná ploutvová plachetnice typu „Sasanka“*

zdroj [4.]

Třetím typem je ploutvová plachetnice. Tato nemá žádný pevný kýl, v ploutvové skříni uvnitř lodního tělesa je upevněna pohyblivá, výsuvná nebo výkyvná ploutev. Jejich velkou výhodou je malý ponor při zatažené ploutvi 0,3 – 0,4 m, a díky hladkému dnu i snadná manipulace a ukládání na suchu. Tyto plachetnice nejsou tak četné jako kýlové, přesto tvoří většinu mezi loděmi půjčoven a loděmi používaných k turistické plavbě.

3.2 Struktura plavidel

Jaká je struktura výše uvedených typů malých plavidel? Reprezentativním modelem může být následující tabulka (tab. 1), přehled plavidel členů jednoho pražského klubu vodních motoristů sestavený k začátku sezony 2010. Vyskytují se zde plavidla všech výše uvedených typů v provedení amatérské stavby i průmyslově vyráběné.

tab. 1: Přehled plavidel

pořadí	označení	jméno	délka L (m)	šířka B (m)	ponor T (m)	typ
1	103104	Bubi	5,60	1,90	0,25	mk
2	103781		8,90	2,60	0,90	mk
3	106435		5,00	1,80	0,35	mk
4	107725		5,87	2,39	0,48	mo
5	0		7,15	2,27	0,55	mk
6	0		9,20	2,40	0,80	mk
7	101611		4,62	1,63	0,55	mo
8	100658	Falcon	8,65	2,65	1,00	mk
9	104158		8,00	2,00	0,50	mk
10	101004	Gray	8,05	2,45	0,70	mk
11	101002	Slávka	8,00	2,40	0,90	mk
12	104947		10,20	3,10	0,60	mk
13	101498		4,27	1,82	0,80	mo
14	105544	Pluto	4,20	1,56	0,52	mo
15	101503		4,20	1,50	0,40	mo
16	105945		5,45	2,15	1,10/0,30	pk
17	100748	Achab	10,58	2,63	0,90	mk
18	101752	Edison	10,68	2,60	1,10	mk
19	101502	Bora	9,50	2,41	0,55	mk
20	105603	Hippocampus	12,50	3,20	0,90	mk
21	106949		5,30	2,20	0,45	mk
22	108274	Hřebeny	8,00	2,48	0,30	mo
23	×	Alf	5,60	2,45	1,20/0,35	pk
24	200953	Večernice	7,26	2,58	0,80	mk
25	P2-00798	Tora	13,00	2,60	0,90	mk
26	0		8,50	2,40	1,20	mk
27	103352	Charlie	8,63	2,44	0,89	mk
28	101500	Salay	9,30	2,41	0,83	mk
29	104773	Magali	11,56	3,70	0,95	mk
30	106309		7,97	2,85	0,55	mk
31	×	Elsa	3,00	1,20	0,15	mo
32	101499	Viking	9,00	2,65	0,60	mk

Zdroj: autor

Kde: mk.....motorová loď kajutová
mo.....motorová loď otevřená
pk.....plachetnice kajutová

Již na první pohled můžeme konstatovat převahu kajutových lodí, ačkoli se nejedná, jak už bylo řečeno výše, o skupinu se shodnými technicko provozními daty. Pod položkou 3 je zde nejmenší loď jež je možno ještě nazývat kajutovou. Jedná se vlastně původně o otevřený motorový člun s přívěsným motorem, na kterém byla v průběhu let vybudována prosklená uzavřená kabina, kde je umístěno řízení a dvě lůžka. Původní otevřený prostor člunu je takto zmenšen pouze na malý kokpit sloužící k nástupu do lodě a přístupu k přívěsnému motoru. Pod položkou 1 je již skutečně kajutová loď s přívěsným motorem.

Je již takto navržena a v její kajutě je již místo pro lůžka, kuchyňský kout a chemický záchod. Pod položkou 11 se nachází loď, která je první a nejstarší (rok stavby 1940) kajutovou lodí moderní koncepce u nás. Další lodě stavěné v průběhu doby prakticky kopírují tento vzor jak koncepčně, tak rozměry. Rozměry především novostavby do roku 1976, dokud byla možná plavba na vltavské přehradě. Jakmile se omezení rozměrů dané zdvihadlem VD Orlik (8,5 x 2,6 m) stalo díky zákazu plavby motorových lodí na vltavských nádržích bezpředmětným, velikost lodí rostla až k délce 15 m, do roku 1991 maximální velikosti malého plavidla, (položky 12, 29). Vybavení lodí zahrnuje lůžka v jedné nebo několika kajutách, kuchyňský kout a záchod. Sprchy jsou u těchto lodí umístěny poněkud improvizovaně na zádi na koupacím platu. Do nedávné doby byla tato kategorie lodí doménou amatérských staveb a přestaveb. Teprve od poloviny 90. let se rozvíjí obchod s hromadně vyráběnými kajutovými loděmi. Dvě takové lodě jsou v tabulce v položce 27 a 30. položka 27 je zde zároveň jediný daycruiser.

Otevřené čluny v uvedeném vzorku tvoří menšinu. Jak již bylo řečeno výše, poskytují minimální pohodlí, zato jsou rychlé, což je ovšem na kanalizované vodní cestě výhoda velmi relativní. Pod položkou 4 a 7 jsou moderní průmyslově vyráběné čluny, první z nich je člun konstruovaný k vyjížděním na moři. Má vestavěný motor a pohon „Z“ náhonem, pluje v plném kluzu a dosahuje rychlosti až 40 km/h, ovšem za cenu značné spotřeby pohonných hmot. Kokpit je uspořádán stejně jako v osobním automobilu a podobně, sklopením opěradel předních sedaček je v něm možno přespát. Druhý z nich, je zástupcem pracovních lodí, u kterých se předpokládá plavba i za zhoršeného počasí. Kokpit tohoto člunu je částečně zakryt pevnou střechou na kterou navazuje odnímatelná plachta. Uspořádání tak umožňuje zřídit pod palubou přídě a pevnou střechou pevné lůžko, takže pro jednu osobu tento člun poskytuje pohodlí srovnatelné s nejmenšími kajutovými loděmi. Člun je určen pro použití přívěsného motoru, v kluzu dosahuje rychlosti až 25 km/h. V položce 14 a 15 jsou dosud velmi běžné čluny typu „Sport“, průmyslově vyráběné v ČSSR a amatérsky hojně kopírované v 60. – 70. letech. Čluny jsou určeny pro použití přívěsného motoru a podle jeho výkonu dosahují plného kluzu. Velmi spartánské přespání je možné po odsunutí sedaček na podlaze kokpitu. Položka 31, Elsa, je malá jola opatřená přívěsným motorem. V této lodi již není možno přespát, není schopna plavby v kluzu a její maximální rychlost nepřesahuje 10 km/h.

Dvě kajutové plachetnice (položka 16, 23) jsou menších rozměrů, takže mají pouze lůžka v jediné kajutě, prostor na vaření je upraven v otevřeném kokpitu. Lodě jsou vybaveny přívěsným motorem a s ním dosahují maximální rychlosti 12 km/h.

3.3 Plavidla půjčoven

Následující tabulka ukazuje strukturu plavidel nabízených půjčovnami, tak jak jsou jejich technická data zveřejněna na jejich internetových stránkách.

tab. 2: Přehled plavidel půjčoven

pořadí	půjčovna	jméno	délka L (m)	šířka B (m)	ponor T (m)	typ
1	SP Praha s.r.o	Tarpon 42	13,1	4,3	1	mk
2	SP Praha s.r.o	Tarpon 37	11,5	4	1	mk
3	SP Praha s.r.o	Christina	8	2,8	0,75	mk
4	SP Praha s.r.o	Natalia	8	2,8	0,75	mk
5	SP Praha s.r.o	Regina	8	2,8	0,75	mk
6	SP Praha s.r.o	Erik	8,5	2,9	0,85	mk
7	SP Praha s.r.o	Patricia Sjans	7,5	2,8	0,85	mk
8	SP Praha s.r.o	Nicol	7,5	2,7	0,85	mk
9	SP Praha s.r.o	Sealine	6	2,2	0,7	mk
10	SP Praha s.r.o	Elisabeth	7	2,05	0,75	mk
11	Pobytové lodě o.s.	Inter 700	7	2,1	neuvedeno	mk
12	Pobytové lodě o.s.	Romantika	8,25	2,5	neuvedeno	katk
13	Pobytové lodě o.s.	Kajman	9	3,1	neuvedeno	katk
14	Storm-multihull	River Boat 26	8,5	2,5	0,4	mk

zdroj: autor

Kde: mk.....motorová loď kajutová
katk....kajutový katamaran

Půjčovna SP Praha vlastní poměrně jednotnou flotilu tvořenou jednak staršími, původem holandskými, kanálovými loděmi (položky 6 – 8, 10). Jedná se o průmyslově vyráběné robustní ocelové charterové lodě, novějšími loděmi typu Viking 800 (položka 3 – 5) a novinkou letošní sezony, loděmi Tarpon. Všechny tyto lodě jsou určeny pro plavbu na plavebních kanálech a především proto je jejich pohonné zařízení nastaveno tak, aby dosahovaly na klidné vodě rychlosti do 12 km/h, zde také není na závalu jejich značný ponor. Obojí se může stát na labsko-vltavské vodní cestě pro začátečníka zdrojem nepříjemných překvapení. Lodě jsou v závislosti na velikosti vybaveny jednou až třemi kajutami, kuchyňským koutem, záchodem a větší i sprchovým koutem. Výjimkou je loď „Sealine“, k jejímuž vedení třeba průkazu způsobilosti k vedení malého plavidla, a která je zařízena skromněji než předchozí.

Společnost Pobytové lodě disponuje třemi plavidly, pro vedení všech není třeba průkazu způsobilosti. Inter 700 je průmyslově vyráběná kajutová loď s jednou kajutou, vybavená přívěsným motorem. Dvě další jsou katamarany vlastní konstrukce, jedná se vlastně o plně vybavené hausboty. Pohon tvoří přívěsný motor, plavební vlastnosti těchto plavidel nejsou příliš dobré a jejich rychlost nepřekračuje 9 až 10 km/h. Navíc oproti minulým letům, v sezóně 2011 půjčuje společnost dvě plavidla (položka 11, 12) na Slapské nádrži.

Lod' poslední popisované půjčovny má jednu kajutu s prostorem pro spaní, kuchyňským koutem a hygienickou kabinou, kde je umístěn záchod a sprcha. K vedení této lodi je třeba průkaz způsobilosti vůdce malého plavidla.



obr. 3: Interier kajuty lodi River Boat 26

zdroj [5.]

4 Infrastruktura

Infrastrukturu lze funkčně rozdělit na následující oblasti: plavební komory a čekací stání, přístavy, ochranné přístavy a útulky lodí, tankovací a další pomocná technická zařízení, ostatní služby. Zároveň ji lze rozdělit na přímé součásti vodní cesty v majetku státu, které tvoří plavební komory, čekací stání a útulky lodí a další součásti vodní cesty jako jsou přístavy, tankovací zařízení, další zařízení sloužící poskytování technických i ostatních služeb jejichž zřizování a provozování je otevřeno soukromému podnikání.

4.1 Přímé součásti vodní cesty

Jak již bylo řečeno dříve, cílevědomý rozvoj labské vodní cesty od roku 1821 umožnil růst plavidel od tehdejší nosnosti 200 – 400 t k současné 1200 – 1400 t. Vodní cesta je především dimenzována pro tato plavidla. Rozdíl mezi velikostí obchodních a sportovních plavidel je zde mnohem větší než na západoevropských, pro turistickou plavbu využívaných vodních cestách, například na francouzských kanálech. Tento nepoměr velikostí často neumožňuje společné využívání jednotlivých prvků infrastruktury, třeba proto, že z paluby sportovního plavidla nelze dosáhnout na vyvazovací prvky a nutí k budování součástí určených výhradně pro malá plavidla.

4.1.1 Plavební komory

Řád plavební bezpečnosti v Čl. 6.28, odst. 7, písm. b, stanovuje: „po dobu plnění nebo vypouštění plavební komory až do povolení k vyplutí musí být plavidla uvázána a úprava úvazů musí být prováděna tak, aby plavidla nenarážela do zdí, vrat a ochranných zařízení plavební komory nebo do jiných plavidel nebo plovoucích těles“. Rozmístění vyvazovacích prvků je ve většině plavebních komor na labské vodní cestě provedeno s ohledem na potřeby obchodních plavidel. Především při vzdýmání, kdy je vlivem proudění vody napouštěné do plavební komory mnohem složitější zabránit nekontrolovanému pohybu plavidla, nastává často situace, kdy nižší vyvazovací prvek je již zanořen a posádka sportovního plavidla stojící 0,0 – 0,5 m nad hladinou, na vyšší vyvazovací prvek ještě nedosáhne. Vůdci malých plavidel to řeší, k nelibosti pracovníků správce vodního toku, vyvazováním k žebříkům, které jsou v plavebních komorách umístěny. Tento nedostatek je postupně odstraňován při rekonstrukcích plavebních komor dosazováním nových prefabrikovaných vyvazovacích prvků. Jedná se však o záležitost velice dlouhodobou, závislou na technickém stavu jednotlivých plavebních komor, tedy potřebě jejich rekonstrukce a zdrojích finančních prostředků.

4.1.2 Čekací stání

Podobná situace je i u čekacích stání. I tato jsou všude zřízena pro obchodní plavidla, zatímco pro sportovní plavidla jen u některých plavebních komor. Ačkoli právě sportovní plavidla tráví díky již zmíněné platné legislativě nejvíce času čekáním na proplavení.



obr. 4: PK Hradištko po rekonstrukci

zdroj [6.]

4.2 Přístavy a přístaviště

Stávající přístaviště mají dvojí charakter. Jednak se jedná o klubová zařízení nebo o komerční projekty. Klubová přístaviště je dále možno rozdělit na uzavřená, tedy taková, která poskytují služby pouze svým členům, stání cizích lodí není dovoleno s výjimkou reciproční výměny služeb mezi členy jednotlivých svazů (ČSVM, ČSJ, ČSVL), tato přístaviště nemají pro tuto práci význam a proto jejich výčet zde neuvádím. Druhým typem klubového přístaviště je takové, kde jsou primárně uspokojovány potřeby členů a poskytování služeb je doplňkovou činností, pouze do naplnění kapacity přístaviště. Poskytování služeb je dále omezeno dalšími podmínkami. Často technickými, například omezení délky plavidel, nebo organizačními, mnohdy je možno využít přístaviště pouze tehdy, je-li přítomen člen vedení klubu nebo správce přístaviště. O rozvoj služeb v těchto klubech není zájem. Taková je v současnosti většina. Na mapce obr. 6 jsou vyznačeny olivově zelenou šipkou. Jediný sportovní klub, TJ Sandberk, ač nemá vlastní samostatný

oddíl vodního motorismu nebo jachtingu cíleně v této oblasti podniká na mapce obr. 6: *Umístění přístavišť na labské vodní cestě* je vyznačen hnědou šipkou, jedno přístaviště je v majetku státu a jedno v majetku obce (oranžové šipky), obě ovšem slouží pouze k stání plavidel a neposkytují žádné služby. Podobně jako přístavní můstek v Kolíně – Osečku, který je zatím drobným torzem velkorysého projektu Marína Kolín.



obr. 5: Přístaviště v Litoměřicích, stav po zřízení

zdroj [7.]

Zbývajících tři přístaviště jsou komerční, každé však poskytuje zcela jiný rozsah služeb. Mezinárodní veřejný přístav Píšťany je zároveň jediný veřejný přístav jmenovaný v § 28, odst. 11, vyhlášky 222/1995Sb, v platném znění, určený pro malá plavidla.

tab. 3: umístění a popis přístaviště

řkm	lokality	provozovatel	umístění	služby	omezení
769,30	okraj Ústí nad Labem	KVM Ercé Brná	řeka	pitná voda, WC, sprchy, el. přípojka	Po dohodě do vyčerpání kapacity
783,88	Žernosecké jezero, Píšťany	Mezinárodní veřejný přístav Píšťany, s.r.o.	bývalé štěrkoviště	úplné	Pro lodě do délky 15 m bez omezení
786,14	Lovosice, poblíž centra	KVM Deli Lovosice	sportovní přístav	neuvejeno	Po dohodě do vyčerpání kapacity, pro lodě do délky 10 m
792,20	Litoměřice, poblíž centra	ŘVC	Mlýnské rameno	žádné	stání pro 16 lodí do délky 9 m
792,70	Litoměřice, poblíž centra	TJ Slavoj Litoměřice	řeka	pitná voda, WC, sprchy, el. přípojka	Po dohodě do vyčerpání kapacity

řkm	lokality	provozovatel	umístění	služby	omezení
810,28	Roudnice, poblíž mostu, naproti centru	YCR - Jachting Roudnice nad Labem	řeka, záliv	pitná voda, el. přípojka	Po dohodě do vyčerpání kapacity
834,38	Mělník, vjezd do přístavu	Půjčovna plavidel Mělník	přístav	neuvedeno	pro 6 lodí do délky 10 m
895,95	Nymburk	městský úřad Nymburk	řeka	žádné	pro 4 lodě do délky 10 m
910,20	Kolín, Oseček	Občanské sdružení Sportovní přístav Kolín	řeka	žádné	pro osobní lodě a příležitostné stání malých plavidel, pobyt omezen do 12 h
923,52	Kolín, Sandberk, mimo město	TJ Sandberk	bývalé štěrkoviště	pitná voda, el. přípojka, sprcha, WC; ubytování; občerstvení; dílna pro drobné opravy	stání pro 10 lodí
932,30	Týnec nad Labem, mimo město	Marina – lodě a karavany s.r.o.	řeka	občerstvení, skluz pro lodě, WC, sprchy, septik pro přenosné WC	stání pro omezený počet lodí

zdroj: autor

Z tabulky je patrné, že většinou se rozsah služeb omezuje na možnost přistání, odběr pitné vody a připojení na veřejnou elektrickou síť. Důležité technické služby, tankování pohonných hmot a odběr kalové vody nabízí pouze jediný subjekt, Mezinárodní veřejný přístav Píšťany. Marina – lodě a karavany v Týnci nad Labem pak alespoň místo pro vyprázdnění přenosných WC. V ostatních přístavištích jsou tyto činnosti v případě potřeby vykonávány improvizovaně. Nebo jsou prováděny na řece. Tankování plněním kanystrů u čerpacích stanic umístěných na pozemních komunikacích dosažitelných pěší chůzí od břehu a následným přeléváním pohonných hmot z kanystru do nádrže plavidla. Je jasné, že takové improvizace při manipulaci s pohonnými hmotami a s odpadními vodami nejsou bezpečné ani ekologické.



obr. 6: Umístění přístavišť na labské vodní cestě

zdroj: autor, mapový podklad „Kde plout motorovým plavidlem“ SPS Praha

Legenda:

- ▶ Klubový přístav
- ▶ Komerční přístav
- ▶ Přístaviště bez vybavení
- ▶ Komerční přístav v majetku klubu
-▶ Projekt

Jedna služba není v tabulce uvedena, ačkoli se v některých oblastech bohužel jedná o rozhodující faktor zda je možno loď odstavit a opustit, s výjimkou litoměřického,

nymburského a kolínského přístaviště se ve všech případech jedná o uzavřené oplocené areály.

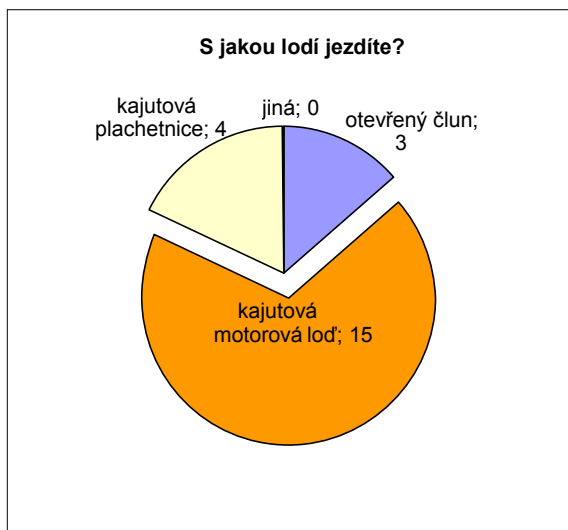
Pojem přístav uvedený v tabulce je nutno chápat relativně. Žádný ze sportovních přístavů na Labi není ochranný a nejpozději při průchodu pětileté velké vody (Q_5) dochází k přelití dělicích hrází. Výhoda tak spočívá především v ochraně stojících plavidel před vlnobitím způsobeným větrem nebo průjezdem plavidel, toto částečně platí i pro štěrkoviště.

Z tabulky (tab. 3) a mapky (obr. 6) je dále patrné nerovnoměrné rozložení přístavišť pro malá plavidla. Na regulovaném úseku není žádné, všechny se nacházejí na kanalizované části. I v Ústí nad Labem je přístaviště situováno na střekovské zdrži v okrajové části města v obci Brná. V oblasti Lovosic a Litoměřic se naopak nalézají pohromadě hned čtyři. To je zcela pochopitelné, protože blízké Žernosecké jezero je přirozenou rekreační oblastí pro okolní průmyslové aglomerace a zároveň i častý cíl lodí z Vltavy. Dále proti proudu se nacházejí pouze dvě přístaviště, klubové v Roudnici a komerční v Mělníku. Jejich vzájemná vzdálenost 27 km a 3 plavební komory a 25 km a 2 plavební komory, odpovídají pohodlné denní etapě.

Na malém Labi je situace mnohem méně uspokojivá. Zde na bezmála 95 km žádné přístaviště není. Až na samém konci splavné trati se nacházejí přístaviště Sandberk a Týnec nad Labem. Na mapce jsou tečkovaně vyznačena vyprojektovaná přístaviště, Marína Kolín v Kolíně u Kmochova ostrova (současné stanoviště přístavního můstku) a Marína Bílé břehy na Hořínském kanále. Oba tyto projekty by v případě realizace byly přínosem z hlediska zlepšení a rozšíření nabídky služeb, ovšem u již existujících přístavišť.

5 Stanovení vyhledávaných služeb

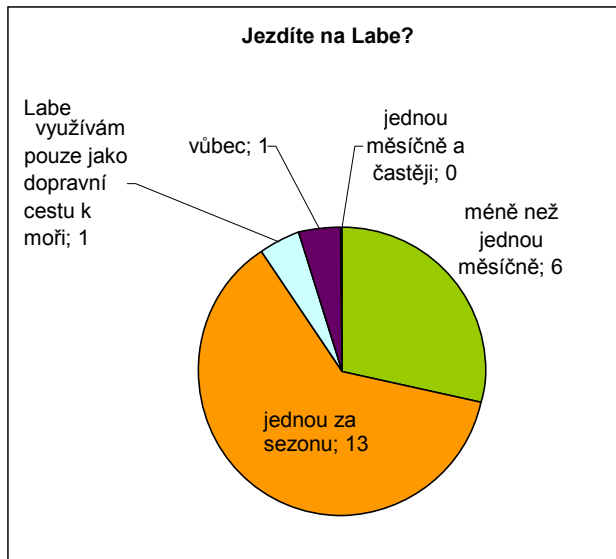
Pro stanovení skutečných potřeb byl předložen celkem 21 respondentům z řad členů Českého svazu vodního motorismu předložen dotazník. Tento dotazník obsahuje celkem 9 otázek ve dvou okruzích. V prvním okruhu byla zjišťována četnost využití labské vodní cesty, ve druhém dostupnost a využití služeb na ní.



obr. 7: poměr typů respondenty používaných lodí
zdroj: autor

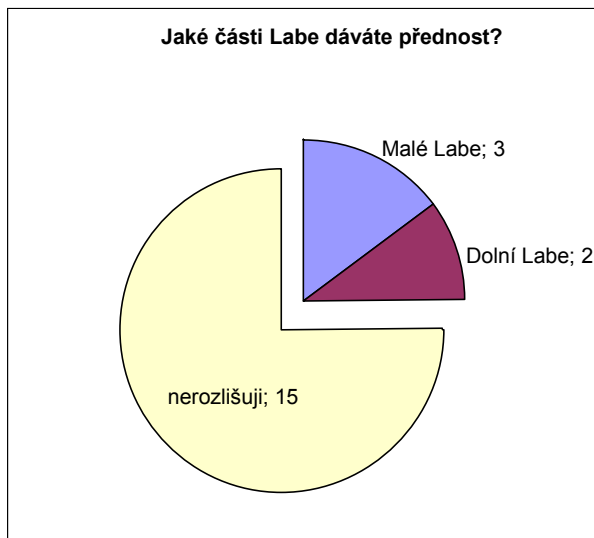
První otázka zjišťuje všeobecně četnost typů používaných lodí. Ve většině případů je to kajutová motorová loď.

Druhá, třetí a čtvrtá otázka směřovala ke zjištění četnosti využití labské vodní cesty, případně jejích úseků. Oslovení respondenti byli záměrně vybráni v vltavské oblasti. Nejčastější odpovědi „jednou za sezonu“ a „méně než jednou měsíčně“ ovlivňují především dva aspekty: časová náročnost dosažení Labe z povltavských lokalit a tradiční orientace pražské rekreační plavby na oblast Horní Vltavy.



obr. 8: využití labské vodní cesty
zdroj: autor

Otázka: „Které části Labe dáváte přednost?“, zjišťovala oblíbenost a tím také četnost využití úseků vodní cesty. Zde respondenti nejčastěji odpovídali, že nerozlišují. Preference Malého Labe nebo Dolního Labe je prakticky stejná.



obr. 9: oblíbenost úseků labské vodní cesty
zdroj: autor

Ve čtvrté otázce měli respondenti odpovědět na otázku, zda některé lokality navštěvují pravidelně, 11 respondentů odpovědělo kladně, někteří uvedli i více lokalit. Cílem otázky bylo ověřit odpovědi na předchozí otázku o využití jednotlivých úseků vodní cesty a zjištění cílových lokalit. V následující tabulce (tab. 4) je souhrn jmenovaných lokalit seřazených vzestupně podle kilometrické polohy. Také ukazuje mírně větší preferenci Dolního Labe před Malým Labem, to má zase větší diferenciaci cílových lokalit.

tab. 4: jmenované lokality

lokality	počet uvedení	úsek
Žernoseky	8	Dolní Labe
Dolní Beřkovice	1	Dolní Labe
ústí Cidlina	3	Malé Labe
Kolín	1	Malé Labe
Sandberk	1	Malé Labe
Veletov	1	Malé Labe
Chvaletice	1	Malé Labe

zdroj: autor

Pátá až osmá otázka zjišťuje požadavky na vybavení a služby na labské vodní cestě a pravděpodobnost jejich využití respondenty. Otázka číslo pět, zde měli respondenti ohodnotit pětibodovou škálou, od nejlepší – 1, po nejhorší – 5, místo pro delší stání plavidla. Výsledky, jak je ukazuje následující tabulka průměrných známek (tab. 5), nejsou příliš jednoznačné. Žádná z navržených alternativ není jednoznačně preferována ani jednoznačně odmítnuta.

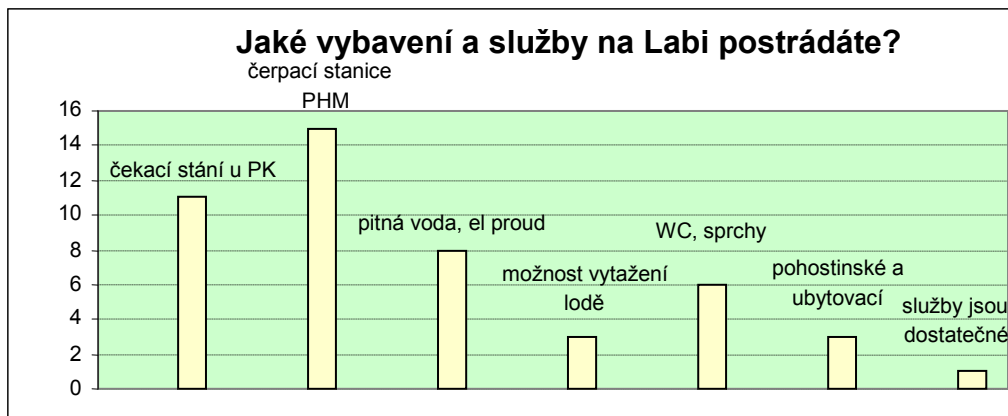
tab. 5: ohodnocení možností stání plavidla

Pro stání (například přes noc) si vyberete?	
lokality	známka
vhodný břeh	2,571
plovoucí přístaviště (přístavní můstek)	3,714
vyvazovací zařízení pro velká plavidla	4,238
sportovní přístav	3,286
veřejný přístav	4,333

zdroj: autor

Rozborem jednotlivých odpovědí lze vysledovat určitou závislost, že respondent který si zvolí stání u volného břehu nebude využívat sportovní přístav a naopak.

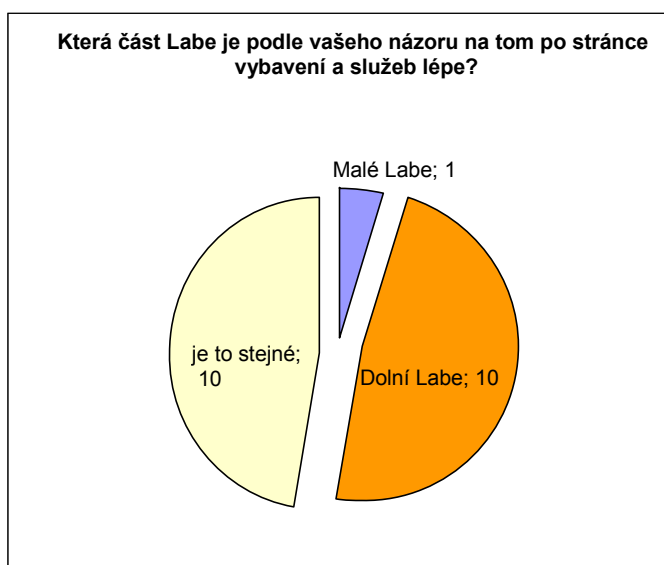
Naopak otázka číslo šest, která zjišťovala efektivnost zřízení přístavišť pro krátkodobé stání u center obcí, zcela jednoznačně ukazuje oprávněnost jejich zřízení. Vyjma jednoho, všichni dotázaní odpověděli, že se u takového zařízení zastaví a navštíví obec. Sedmá otázka zjišťovala jaké služby respondenti na vodní cestě nejvíce postrádají. Z nabízených odpovědí bylo možno označit i více možností, výsledky ukazuje následující graf (obr. 10).



obr. 10: služby a vybavení vodní cesty

zdroj: autor

Otázka číslo osm zjišťovala názor respondentů, na jakém úseku Labe jsou služby dostupnější. Graf (obr. 11) ukazuje, že se respondenti rozdělili na dvě téměř stejné skupiny. Jedna se domnívá, že služby jsou dostupnější na Dolním Labi, druhá skupina se domnívá, že dostupnost služeb je na celé vodní cestě přibližně stejná.



obr. 11: dostupnost služeb podle úseků

zdroj: autor

Poslední devátá otázka mapovala spokojenost respondentů se službami správce vodního toku při proplavování. Následující graf (obr. 12) ukazuje poměr spokojených a nespokojených respondentů, mírně převažují nespokojení.



obr. 12: poměr spokojenosti s proplavováním
zdroj: autor

Druhá polovina otázky zjišťovala důvody nespokojenosti. Nabízené tři možnosti nespokojenosti, tak jak je označilo výše uvedených 13 respondentů ukazuje graf (obr. 13). Někteří využili možnosti a označili více odpovědí.



obr. 13: důvody nespokojenosti
zdroj: autor

Zhodnocením získaných informací je možno konstatovat následující. Oslovená skupina není rozhodujícím uživatelem labské vodní cesty, užijí ji pouze několikrát do roka. Vybavení službami sice dotázaní postrádají, ale není vůbec jisté, zda by je využívali. Například ve sportovním přístavu by se zastavili kvůli některým službám, ale rozhodně se v něm nezastaví přes noc. U přístavišť pro krátkodobé stání deklarují svůj zájem, ale opět není jisté skutečné využití. Svou roli zde hrají dlouholeté osobní zvyky, obava z rušení

soukromí i vyšší cestovní rychlost plavidel, která dovoluje překonávat v denních etapách značné vzdálenosti. Dále se ukazuje mírně větší využití Dolního Labe oproti Malému.

Mnohem zajímavější se tak jeví klienti charterových společností. U nich se dá předpokládat, že budou k službám nabízeným na vodní cestě přistupovat bez předsudků a plně je využívat. Složitější je otázka četnosti plaveb charterových lodí. Vlivem konkurence tyto společnosti nesdělují žádné veřejně přístupné hospodářské údaje. Díky neoficiálně získaným ústním informacím o jedné z nich, se dá uvažovat v sezoně až o dvaceti uskutečněných plavbách měsíčně, s cílem v Brandýse nad Labem, Čelákovících nebo Velkých Žernosekách, které začínají a končí na Vltavě. O menším počtu jednosměrných plaveb po Labi a krátkých víkendových plavbách. Tyto, byť kusé, údaje dovolují předpoklad, že se jedná o dominantní uživatele vodní cesty a zřizování služeb má smysl i předpoklad ekonomického úspěchu.

6 Stanovení úseku

Jak již bylo řečeno výše, labskou vodní cestu je možno s trochou nadsázky charakterizovat jako tepnu, která je v první čtvrtině své délky kamenitou polní cestou na kterou navazuje moderní dálnice a v poslední třetině je solidní silnicí první třídy. Právě vrtošivost regulovaného úseku řeky omezuje její využití v turisticky hodnotné krajině. Jelikož zlepšení stavu tohoto úseku je v nedohlednu, je třeba se smířit s tím, že i pro turistickou plavbu využívaná část vodní cesty je od ostatních evropských vodních cest oddělena a z toho důvodu na ní převažují domácí uživatelé. Dále je skutečností, že většina rekreačních plavidel, umístěných trvale na vodě, je doma v přístavech na Vltavě. Zde jsou i základny jmenovaných půjčoven lodí. Významným bodem vodních cest je Mělník ležící na soutoku Vltavy a Labe. Rozhodujícími a přirozeně rekreační plavbou nejfrekventovanějšími úseky labské vodní cesty jsou od Roudnice nad Labem po Mělník na Dolním Labi a od Mělníka po Brandýs nad Labem, resp. Čelákovice na Malém Labi. To ostatně potvrzují výsledky dotazníkového šetření v kapitole 5. Dále se tedy zaměřím na úsek od Roudnice nad Labem po Čelákovice, přibližně řkm 810 – 872.

6.1 Modelové rekreační plavidlo

Pro další posouzení skutečných potřeb a cestovních časů jsem stanovil modelové rekreační plavidlo, které je zobecněním nejčastějších vlastností rekreačních plavidel používaných na labsko-vltavské vodní cestě. Vycházel jsem při tom z údajů tabulek tab. 1 a tab. 2, s ohledem na předchozí kapitolu s důrazem na vlastnosti charterových plavidel. Modelové rekreační plavidlo je motorová kajutová loď s hlavními rozměry $L = 8$ m, $B = 2,6$ m, $T = 0,8$ m, s cestovní rychlostí $V_{\text{cest}} = 9,6$ km/h a obsaditelností 6 osob. Loď je vybavena prostorem na spaní, kuchyňským koutem a záchodem. Nebude-li výslovně řečeno jinak, je od tohoto místa pod pojmem rekreační loď myšleno toto modelové plavidlo.

6.2 Modelové časové hodnoty

Pro stanovení porovnatelných časových hodnot v proměnlivých podmínkách vodní dopravy jsem stanovil následující, zjednodušující, modelové časové hodnoty:

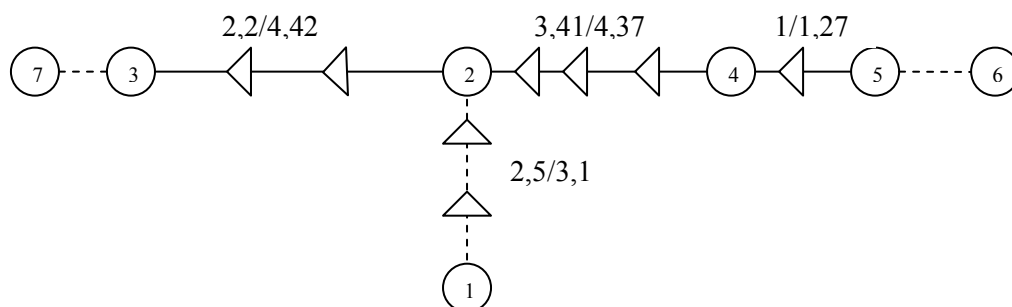
1. Doba proplavení. V našich podmínkách se jedná o nejproměnlivější časovou hodnotu, která v sobě zahrnuje mnohé nepředvídatelné skutečnosti. Např. okamžitá hustota lodního provozu, počet proplavovaných lodí v jedné plavební komoře, rozdílnou rychlost plnění a prázdnění plavebních komor apod. proto jsem pro další práci stanovil modelovou časovou hodnotu zdržení při proplavení, bez ohledu na

směr, 20 minut na jeden plavební stupeň. Tato hodnota zahrnuje: čekání do 5 min, vplutí a vyplutí z plavební komory včetně vyvázání, vlastní proplavení.

2. Doba plavby. Doba plavby mezi dvěma body je proměnlivá vlivem rychlosti vodního toku a vlivem větru, vlivem okamžitých vlastností plavidla, mění se i při různých vodních stavech. Z tohoto důvodu je dále zavedena modelová hodnota doby plavby, která se skládá ze vzdálenosti, definovanou staničením vodního toku, a rychlosti modelového rekreačního plavidla, ta je dána, po proudu součtem $V_{cest} + V_{toku}$, proti proudu rozdílem $V_{cest} - V_{toku}$. Rychlost toku je stanovena jako průměrná hodnota při průměrném ročním průtoku v úsecích: Dolní Labe = 4 km/h, Malé Labe = 1,6 km/h, Dolní Vltava = 2,5 km/h, Hořínský laterální kanál = 0 km/h. Se zanedbáním plavebně obtížných místních úseků, kde rychlost toku dosahuje běžně až dvojnásobku těchto hodnot.

6.3 Zkoumaný úsek vodní cesty

Zvolený úsek vodní cesty lze rozdělit na dva téměř stejně dlouhé úseky, s navazujícím obdobným úsekem vltavské vodní cesty. Tyto úseky, na Dolním Labi a na Vltavě ohraničené existujícími sportovními přístavy jsou jinak zcela bez vybavení pro rekreační plavbu, na Malém Labi chybí v této vzdálenosti i vhodný cílový přístav. Nejbližším sportovním přístavem a na Malém Labi prakticky jediným je Sandberk v řkm 923,52.



Legenda:

- 1 ... Kralupy nad Vltavou
- 2 ... Mělník
- 3 ... Roudnice nad Labem
- 4 ... Brandýs nad Labem
- 5 ... Čelákovice
- 6 ... Kolín
- 7 ... Velké Žernoseky
- 2,2/4,42 ... přibližný čas potřebný k plavbě po/proti proudu
- △ ... plavební stupeň

obr. 14: zkoumané a navazující úseky labsko-vltavské vodní cesty

zdroj: autor

Celou situaci zjednodušeně, formou grafu ukazuje obr. 14. Z něj je patrné, že s ohledem na různé rozdíly mezi dobou plavby po a proti proudu je vhodné jmenované úseky posuzovat odděleně a zároveň vyniká klíčové postavení Mělníka.

7 Zvýšení atraktivity plavby

Tato kapitola si klade za cíl naznačit možnosti, které přiblíží podmínky užívání vodní cesty jiným dopravním cestám za vynaložení poměrně malých nákladů. Vesměs se jedná o odstranění reliktní minulosti. To že stále přežívají je důsledek setrvačnosti myšlení při správě a provozování vodních cest u nás.

7.1 Úprava legislativy

Je jedno řešení z množiny návrhů „které nic nestojí“. Atraktivitu rekreační plavby by nepochybně zvýšila úprava ŘPB čl. 6.28, odst.3 a navazujících ustanovení ŘPB a plavebních vyhlášek, popsaných v kapitole 1.4, tak aby byla malá (rekreační) plavidla postavena při užívání vodní cesty na roveň ostatním plavidlům. Zmizelo by tak poslední diskriminující omezení užívání malých plavidel. Skutečnost, že samostatně plující malé plavidlo nemá nárok na proplavení má totiž rozhodující vliv na plánování plavby a vylučuje použití vodní dopravy tam, kde plavba není sama o sobě cílem, ale prostředkem k dosažení určitého místa v určitý čas. Dnes totiž posádka při plánování cesty neví zda úsek se dvěma zdymadly projede za 2 nebo 5 hodin. To, že je tato skutečnost vnímána uživateli rekreačních plavidel zvláště citlivě dokazuje i výsledek dotazníkového šetření v kapitole 1. Zde, v deváté otázce 10 z 13 nespokojených respondentů uvedlo jako důvod nespokojenosti dlouhá čekání na proplavení (obr. 13).

7.2 Plavební odstávky

Dalším anachronismem 19. století je plavební odstávka. Každoročně, v druhé půli září, vyhláší správce vodního toku zastavení plavby z důvodu údržby plavebních zařízení, tzv. odstávku. Tato odstávky jsou pozůstatkem technologických postupů hradlových a prvních mechanických jezů, kdy se před příchodem zimy jez vyhrazoval a sklápěl a znovu stavěl a hradil až na jaře po průchodu velkých vod. V té době se plulo tzv. „řekou“, přes vyhrazovaný jez, určeným plavebním polem a v této době také probíhala údržba plavebních komor. Modernizace jezů dovoluje udržovat vzdutou hladinu po celý rok. Plavební odstávky však na Vltavě a Malém Labi zůstaly. Rekreační plavba tak přichází (podle počasí) o poslední týden až měsíc na konci sezony. V plánu odstávek na rok 2011 je příjemnou novinkou koordinace termínů odstávek mezi podniky Povodí Vltavy a Povodí Labe, minimalizuje se tak doba neprůjezdnosti vodní cesty. Současně je u Povodí Labe znatelný trend zkracování odstávek. Pro rekreační plavbu by již bylo přínosem u týdenních odstávek jejich zkrácení na pracovní týden, u delších, organizovat práce tak,

aby byl možný víkendový provoz. Cílovým stavem by mělo být úplné zrušení plavebních odstávek.

7.3 Provozní doby plavebních komor

Hned druhým důvodem nespokojenosti s proplavováním, jak je označili respondenti v dotazníku uvedeném v kapitole 5, je krátká provozní doba plavebních komor. Jejich provozní doba je stanovena Plavební vyhláškou č. 1/2006 Státní plavební správy, o proplavování plavebními komorami na labsko-vltavské vodní cestě. Díky historickým souvislostem je dnes na každém úseku vodní cesty stanovena jiná provozní doba plavebních komor. Na Dolním Labi je situace celkem uspokojivá, provozní doby jsou zde dvojí, pro zimní a letní období. V sezoně, konkrétně od 1. 5. – do 30. 9. je provozní doba od 6:00 do 20:00 h. Na Malém Labi je však stanovena celoroční provozní doba od 6:00 do 18:00 h. Právě od května do poloviny srpna se tato doba jeví jako zbytečně krátká. Vhodné by byla úprava provozních dob ve shodě s podmínkami na Dolním Labi. Je zřejmé, že tento krok je spojen pro správce vodního toku s nárůstem mzdových nákladů. Je tedy nutné, aby i on byl zapojen do systému rozvoje rekreační plavby a tyto náklady se mu kompenzovaly. Ačkoli zjevně nebude rekreační plavba jediným uživatelem, který bude těžit z rozšíření služeb.

8 Úpravy infrastruktury

Ve shodě s kapitolou 1 jsou možnosti úprav infrastruktury státní a smíšené zkoumány odděleně s důrazem na smíšenou, tedy především budování přístavišť sportovní plavby. Je tomu tak nejen proto, že tato infrastruktura v některých úsecích vodní cesty zcela chybí, a tak jakékoli zlepšení je nejen výrazným krokem vpřed, ale také proto, že lze v této oblasti očekávat s větší jistotou nějakou činnost.

8.1 Státní infrastruktura

O státní infrastruktuře platí to, co již bylo napsáno v kapitole 4.1. Investorem všech rekonstrukcí je ŘVC z fondu SFDI. Příděl finančních prostředků pro rozvoj vodních cest je omezený. V letech 2003 – 2008 proběhla rekonstrukce některých plavebních komor na Malém Labi [6.] a dále víceméně pokusné zřízení přístaviště rekreačních plavidel v Litoměřicích [7.]. To jsou jediné investice na labské vodní cestě o nichž se dá říci, že jsou zaměřené na rekreační plavbu. Všechny ostatní oznámené investiční záměry se zaměřují na rozvoj komerční plavby a v některých případech, jako je vypuštění plavební komory pro sportovní plavidla ve prospěch druhého rybochodu v projektu stupně Děčín, jdou i proti zájmům rekreační plavby. V současné době se v oblasti rekreační plavby pozornost ŘVC zaměřuje na dokončení splavnění Vltavy do Českých Budějovic, takže od něj ani správce vodního toku Povodí Labe nelze čekat nic víc než podporu při schvalovacích řízeních.

8.2 Přístavy, přístaviště a jejich vybavení

Vyhledávací studie definuje podle vybavení a rozsahu tři kategorie sportovních přístavišť: I. sportovní přístavy, II. přístaviště, III. kotviště. Tuto kategorizaci, která koresponduje i s mnou zjištěnými skutečnostmi současného stavu, sumarizovanými v tab. 3, jsem v této práci převzal a je uvedena v příloze 2. S ohledem na rozsah práce proto dále vybavení pozemní části přístavního místa pouze obecně naznačím s odkazem na kategorii přístaviště a zaměřím se na jeho přístavní zařízení.

Požadavky na přístavní zařízení je možno rozdělit do tří vzájemně propojených okruhů. Užitné vlastnosti – pořizovací cena – nároky na údržbu.

Užitné vlastnosti z hlediska uživatele vodní cesty představuje především pohodlné přistávání a vyvazování za různých stavů hladiny. Z hlediska provozovatele jednoduchost konstrukce, vyjádřená cenou a trvanlivost, vyjádřená nízkými nároky na údržbu. Schopnost snášet bez zásahů a ztráty užitných vlastností výkyvy teplot (léto – zima) a kolísání hladin,

průchod velkých vod. Konstrukce přistávacích zařízení musí být tedy jednoduchá, zajišťovat bezpečné přistávání a vstup na plavidlo při běžném kolísání hladiny. Konstrukce by měla být zároveň levná a trvanlivá s minimálními nároky na údržbu. Schopná překonat bez demontáže vzestup hladiny odpovídající v místě alespoň úrovni hladiny při Q_{20} a zároveň vydržet při těchto stavech zvýšenou zátěž vlivem proudu a zachyceného splávní. V našich podmínkách, právě pro značné kolísání hladiny, jsou vhodná plovoucí mola a plovoucí lávky, tzv. „ježky“. Ty lze použít v kombinaci s plovoucím molem i připevněné k pevné hrázi přístavu. Naopak pevné lávky a vyvazování mezi pevný či plovoucí můstek a bóji nebo na mooringová lana jsou zcela nevhodné.

Délka jednoho pevného dílu plovoucího mola nesmí překročit 20 m, jelikož by pak ve smyslu vyhlášky č. 223 konstrukci schvaloval a pravidelný technický dozor vykonával Český lodní a průmyslový registr, s. r. o., což by provoz zařízení značně prodražilo. V současnosti je na trhu několik systémů modulových přístavišť. Vesměs se jedná o systémy skládané z jednotných plastových dílů. Každý díl je samonosnou, samostatně plovoucí jednotkou. Tyto konstrukce jsou konstruovány pro značnou zátěž při provozu v mořských pobřežních podmínkách, ale střídáním teplot, především promrzáním ztrácejí tyto konstrukce pevnost. A jelikož jsou horní plochy dílů zároveň pochozí dojde pak snadno k porušení celistvosti již poměrně malým zatížením.

V příloze 2 jsou uvedeny možnosti modulového řešení přístaviště s prvky: lávka, molo a „ježek“. Nejmenší jednotkou pro kotviště je lávka a jedno molo, to umožňuje vyvázání jedné rekreační lodi v podélném směru (rovnoběžně s břehem) nebo dvou rekreačních lodí příčně. Dosazením dvou ježků lze získat místo pro čtyři rekreační lodě.

9 Výběr lokality

Výběr lokality a navrženou vybavenost je nutno chápat jako minimální, základní, navazující na již existující infrastrukturu. Základním požadavkem je snadné a bezpečné užívání nezkušenými posádkami rekreačních plavidel. Z tohoto požadavku vyplývá nutnost maximálního oddělení přístávacích míst rekreačních plavidel od přístávacích míst a obratišť obchodních a osobních plavidel. Přístávací místa rekreačních plavidel není také možno zřizovat na místech plavebně obtížných, jako jsou místa se silným proudem, poblíže jezů apod. Také je vhodné, aby celkovou situací přístávacího místa byla stojící rekreační plavidla alespoň částečně chráněna před vlnobitím způsobeným větrem a plujícími plavidly. Zároveň by samo přístávací místo mělo být svým umístěním chráněno před přímými účinky velkých vod nebo jeho pozemní část musí umožňovat stažení a zajištění plovoucích zařízení.

Že se jedná o těžko splnitelné podmínky dokládá i poznatek Vyhledávací studie. „Ze zásad platných pro stavební zásahy do záplavových území plynou i hlavní zásady protipovodňové ochrany přístavních zařízení. Z podstaty věci plyne, že přístavní zařízení (pevná i plovoucí zařízení přístavu – pevná vyvazovací zařízení jako pacholata, vázací kruhy, dalby a tak dále, plovoucí zařízení jako plovoucí mola, „ježky“, vázací bóje a podobně) musí být umístována v lokalitách, kde je dostatečná plavební hloubka, což na Labi je obvykle v blízkosti plavební dráhy s umístěním terestrických prvků přístavu v blízkosti břehové hrany koryta. To však znamená, že zařízení je vždy v neexponovanější části aktivní zóny a za povodňových stavů je setrvání těchto zařízení a zakotvených plavidel v dané lokalitě nežádoucí“ [8.].

Jistou možností je umístění přístavišť do prostorů štěrkovišť, odstavených říčních ramen a za koncentrační hrázky. Cenou je ovšem nutnost prohrábky dna pro zajištění minimální hloubky 1 m v přístavišti a plavební dráze k němu.

V dalších kapitolách jsou popsány vytipované lokality a jejich vhodná nebo možná infrastruktura. Přístaviště by při splnění výše uvedených požadavků měly být rozloženy pokud možno rovnoměrně podél vodní cesty. S přístavišti komplexně vybavenými v místech předpokládaných cílů denních etap a mezilehlými přístavišti jejichž vybavení může být i velmi jednoduché. Pozemní část všech těchto přístavišť by měla mít připojení na pozemní komunikaci a zároveň se nacházet v docházkové vzdálenosti od center obcí nebo turisticky významných míst. Pro její zřízení musí být v místě k dispozici vhodný, pro účel dostatečně rozlehlý pozemek s přehlednými vlastnickými vztahy.

10 Cílová přístaviště

Cílovým přístavištěm je myšlena význačná lokalita na vodní cestě, ohraničující její úsek. Je to místo, kterého je maximálně možné dosáhnout při časově omezené plavbě nebo místo, které při průběžných plavbách umožňuje vhodné rozdělení denních etap. Cílová přístaviště by měla poskytovat maximální rozsah služeb, to znamená, že by zde mělo existovat alespoň jedno přístaviště I. nebo II. kategorie. V cílovém stavu by takovéto přístaviště mělo být ochranným přístavem. Tyto lokality jsou na obr. 14 označeny jako vrcholy grafu.

10.1 Mělník

Skutečně důležitou křižovatkou vodní cesty je bezesporu Mělník. Proto se zde zastavme trochu déle. Současné přístaviště je v areálu mělnického přístavu, přesněji v jeho vjezdové části v řkm 834,40. Toto umístění je nevhodné hned z několika důvodů. Přístaviště se nachází v průmyslové části místní části Mlázice, je vzdáleno téměř 4 km od centra, v jeho blízkosti se nenachází téměř žádná vybavenost a pro cestu do centra je nutno použít frekventovanou Českolipskou ulici. Jeho vodní část je přímo součástí vjezdu do veřejného přístavu, tudíž je zde zvýšené riziko kolize s plavidly obchodní plavby. Plánovaná Marína Bílé břehy není v tomto směru zásadním přínosem, neboť svým umístěním v obci Hořín je od centra Mělníka vzdálena jen o málo blíže než současné přístaviště, přibližně 3 km. Projekt maríny slibuje plně vybavený sportovní přístav s technickým i sociálním zázemím. Od labské vodní cesty je však oddělen plavebním stupněm Hořín s provozní dobou 6 – 17 hodin. Navíc se na hořínském plavebním kanále pravidelně koná podzimní, minimálně měsíční plavební odstávka spojená s jeho vypuštěním. Také při průchodu velkých vod bude marína při zastavení plavby plavebním stupněm Hořín od labské vodní cesty oddělena, nicméně může v této době sloužit jako útulek lodí. Z výše uvedených důvodů je vhodné zřízení přístaviště na řece poblíž centra města. Přístaviště nemusí být nutně vybaveno technickým zázemím. Tyto potřeby je možné uspokojit právě v maríně. Důležitější je docházková vzdálenost do centra města a pro rekreační lodě plující průběžně po Labi odpadá nutnost dvojího proplavování na Hořínský kanál a zpět. Pro umístění přístaviště se nabízí dvě lokality. V dokumentu „Vyhledávací studie infrastruktury rekreační plavby na řece Labi na území Středočeského kraje“ (dále jen Vyhledávací studie) je navrženo takové přístaviště jako plovoucí, pro 10 plavidel v řkm 836,75, situované na levém břehu poblíž starému mostu. Tato lokalita má nesporně výhodu v krátké docházkové vzdálenosti od centra a v nízkých nákladech na zřízení. Nevýhodou je úzké

pobřežní pásmo, cca 20 m, které neumožňuje další rozvoj přístaviště, další překážkou zřízení je skutečnost, že plochu má dlouhodobě pronajatu společnost Viking Technical, GmbH a v celé délce je dnes zakázáno přistávat. Provozní nevýhodou je skutečnost, že se přístaviště nachází v proudu. To představuje, zvláště pro začátečníky, značné nebezpečí při přistávacích manévrech. Také stojící plavidla nejsou nijak chráněna. Vhodnější alternativou je umístění na opačném, pravém břehu v řkm 836,90, kde úpravou rozrušené koncentrační tůně by vzniklo sportovní přístaviště II. Kategorie oddělené, byť jen do průtoku Q_5 , ochranou hrází. Docházková vzdálenost do centra je oproti levobřežní variantě delší o přibližně 600 m. Na břehu je prostor pro případný další rozvoj. V bazénu koncentrační tůně je prostor pro plovoucí přístavní zařízení tvořené ze tří modulů s ježky pro 8 rekreačních lodí. Spojením s následující tůň vznikne prostor až pro 18 rekreačních lodí. Je zde prostor i pro sjezd na spouštění plavidel. Nevýhodou je skutečnost, že pobřežní pozemky jsou v soukromém majetku. Celková situace lokality Mělník je zobrazena v příloze 3.

10.2 Roudnice nad Labem

Roudnice nad Labem se nachází na hranici pětidenního výletu z Kralup nad Vltavou a přibližně na polovině cesty mezi Litoměřicemi (Velkými Žernoseky) a Mělníkem. Rekreační loď má v prvním případě za sebou 4,7 hodin plavby po proudu, ačkoli se zastávkami může plavba trvat i dva dny. Ve druhém případě má rekreační loď za sebou 4 hodiny plavby proti proudu. V obou případech je pro plavbu do Mělníka třeba 4,42 h. Z tohoto vyplývá, že z technických služeb zde bude potřeba pouze zdroj pitné vody, eventuálně elektrická přípojka a plně postačí zařízení II kategorie, přístaviště.

Pro umístění přístaviště se zde nabízejí dvě místa. Na levém břehu, v řkm 810,10, přístav YCR - Jachting Roudnice nad Labem. Tato lokalita má výhodu v tom, že se jedná o záliv oddělený od řeky vybavený plovoucím přístavním zařízením. Je zde i přípojka elektrické energie a pitné vody a sociální zařízení. Díky praxi, že kajutové plachetnice kotví v domovských přístavech převážně na začátku a konci sezony a přes sezonu dlouhodobě kotví na přehradních jezerech, lze využít stávající přístavní zařízení. Rozloha zálivu však není velká a poskytuje prostor pro kotvení maximálně 15 lodí. Nevýhodou je také dlouhá docházková vzdálenost do města, přibližně 1,5 km.

Pokud by YCR - Jachting Roudnice nad Labem, majitel pozemku neměl zájem o poskytování těchto služeb lze zřídit plovoucí přístaviště na pravém břehu ve stejné kilometrické poloze. Toto umístění má však pouze dvě výhody. Krátkou vzdálenost do

centra města a skutečnost, že leží na státním pozemku obhospodařovaném podnikem Povodí Labe, s.o. Přístaviště je umístěno na řece, vyvážaná plavidla tak nejsou nijak chráněna. Vzhledem k blízkosti vjezdu do horního kanálu plavebních komor je možné pouze podélné stání rekreačních lodí. Navrhované plovoucí molo složené ze dvou modulů s celkovou délkou 19,3 m, umožňuje stání 2 – 4 rekreačních lodí. Přípojku elektrické energie a pitné vody lze realizovat instalací na plovoucím mole. Pro sociální zařízení však již není místo. Možné však například je uživatelům přístaviště smluvně zpřístupnit toto zařízení na blízkém nádraží SŽDC.

Optimální se jeví kombinace obou přístavišť, kdy by levobřežní přístaviště YCR - Jachting Roudnice nad Labem sloužilo pro nocování a vícedenní stání plavidel, zatímco pravobřežní by bylo určeno ke krátkodobému stání rekreačních lodí. V blízkosti, v plavebním kanále, se také nachází místo pro spouštění lodí. Z hlediska povodňové ochrany jsou obě lokality rovnocenné. Pravobřežní přístaviště se i při vzestupu hladiny nachází mimo aktivní zónu, která prochází objektem jezu, částečně chráněno dispozicí plavebního kanálu. Levobřežní lokalita se nachází v rozlivové zóně a se vzestupem hladiny se k ní aktivní zóna toku těsně přibližuje. Nicméně pevné objekty odolaly povodni v roce 2002. Pro ochranu plavidel tato přístaviště použít nelze. Celková situace lokality je v příloze 4.

10.3 Brandýs nad Labem – Stará Boleslav

Tato lokalita je potenciálním cílem denní etapy protiproudí plavby. Přímě v centru mezi oběma městy v podjezí na spodní špici ostrova se nachází klubová loděnice, nicméně tento klub dlouhodobě nemá zájem na kotvení nečlenů a poskytování služeb. Proto nelze s tímto prostorem počítat.

Vyhledávací studie navrhuje vybudování sportovního přístavu v lokalitě šterkoviště Borek. Odbočujícím z labské vodní cesty v řkm 862,68. Tato lokalizace má nesporné výhody. Přístaviště je s výjimkou krátké vjezdové části odděleno od ostatní plavby, je vzdáleno asi 1 km od centra Staré Boleslavi, v místě je možné koupání a již zde existují ubytovací a pohostinské služby. Takto umístěný přístav se nachází v rozlivovém území, mimo aktivní zónu toku a mohl by být i ochranný. Problematický je ale vztah provozovatele šterkoviště k rekreační plavbě. Ten po několika plavebních nehodách začal systematicky rekreační plavidla ze všech prostor šterkoviště vykazovat a své snahy završil v roce 2004 osazením plavebního znaku A 13 „Zákaz plavby všech sportovních

a rekreačních plavidel“ ve vjezdu do šterkoviště. Hledání argumentů, které by jej přesvědčily změnit stanovisko je mimo rozsah této práce.

Alternativou těchto lokalit je ústí Mlýnského ramene v řkm 864,20. Jedná se o rameno s minimálním průtokem na jeho levém břehu je rozsáhlý pozemek ve správě podniku Povodí Labe, s.o. umožňující umístění a rozvoj pozemní části přístavu. Místo je vzdáleno asi 800 m od centra Brandýsa nad Labem a 1,5 km od centra Staré Boleslavi. Nevýhodou lokality je nutný značný objem zemních prací při zřizování, především prohrábka dna a úpravy břehové linie, a skutečnost, že přístav nemůže být ochranný. Přístavní zařízení je možno provést jako plovoucí nebo pro úsporu místa jako kombinaci pevné nábrežní zdi a plovoucích „ježků“. Lokalizace všech navrhovaných variant je v příloze 5

10.4 Čelákovice

Čelákovice se již nacházejí na hranici, kterou je možné dosáhnout při pohodlné týdenní plavbě se počátkem a cílem v Kralupech nad Vltavou. Při průběžné plavbě se nachází přibližně uprostřed mezi Mělníkem a Kolínem. V této lokalitě se nabízejí dvě možnosti řešení, které jsou realizovatelné společně i samostatně.

První, „větší“ možností je vybudování sportovního přístavu v některém z odstavených šterkovišť, které začínají v řkm 869,80 a rozkládají se souběžně s tokem Labe mezi Lázněmi Toušeň a Čelákovicemi. Pro plavbu nejvýhodnější je propojení těchto šterkovišť a Labe plavebním koridorem s napojením do Labe v řkm 869.55. Tak by bylo možno v lokalitě „Malvíny“ nebo „Mezi Mosty“ vybudovat ochranný sportovní přístav zcela mimo tok řeky, vzdálený asi 1,5 km od centra města. Vodní i pozemní části přístavu se nachází na soukromých pozemcích. Nevýhodou řešení je značný objem zemních prací. Rozsahem nutných prací i možným přínosem je lokalita „Grado“ uvedená ve Vyhledávací studii. Její nevýhodou je větší vzdálenost od centra.

Druhou „menší“ variantou je zřízení přístaviště v řkm 871,80. Toto umístění nemá mnoho výhod., prakticky jedinou je vzdálenost od centra, asi 800 m. Úzká pozemní část je ve správě podniku Povodí Labe, s.o., neumožňuje však umístění prakticky žádného zázemí. Tento handicap je možné řešit smluvním zpřístupněním sociálních zařízení sousedních sportovišť. Přístavní zařízení je navrženo plovoucí, s ohledem na širší vodního toku pro podélné stání rekreačních lodí. Navrhované plovoucí molo složené ze dvou modulů s celkovou délkou 19,3 m, umožňuje stání 2 – 4 rekreačních lodí. Lokalizace všech navrhovaných variant je v příloze 6.

11 Mezilehlá přístaviště

Tato přístaviště nemají rozhodující význam pro rozdělení plavby na denní etapy, od cílových lokalit mohou být vzdálena jen několik kilometrů. Umožňují však krátká zastavení poblíž obcí nebo turisticky zajímavých míst. Také mohou být pro některé uživatele vodní cesty alternativou cílových lokalit. Vybaveny mohou být velice jednoduše, jako přístaviště III. kategorie. V příloze 7 je ve fotomapě vyznačeno umístění následujících tří lokalit

11.1 Liběchov

Při protiproudni plavbě dosáhne rekreační loď této lokality za 3,7 h od vyplutí z Roudnice nad Labem. To je dobrá doba na zastávku. Pro poproudni plavbu toto místo nemá zásadní význam. Vodní část umístěním za oddělovací hrázku ústí Liběchovky však představuje dobré chráněné přístaviště. Vzdálenost do centra obce Liběchov je větší, asi 1,5 km. Pozemní část má problematické vlastnické vztahy. Úzký pobřežní pás je ve správě Povodí Labe, s. o., na něj navazují různě velké parcely v soukromém i státním vlastnictví. Přístup ke břehu je po polní cestě. Vyhledávací studie navrhuje zřízení pevného mola s kapacitou 10 plavidel. S ohledem na místní podmínky navrhuji skromnější variantu, zřízení plovoucího přístaviště v řkm 829,20, pro 4 rekreační lodě tvořené jedním modulem plovoucího mola a dvěma ježky.

11.2 Dolní Beřkovice

Vyhledávací studie také navrhuje zřízení vývaziště pro 10 plavidel v řkm 831,30, v obci Dolní Beřkovice. Tato lokalita, vzdálená jen 6 km od Mělníka, nemá pro průběžnou plavbu zásadní význam, je však možným alternativním cílem víkendových plaveb. Jedná se o místo i v současnosti poměrně oblíbené, jednou uvedeno v dotazníku. Jeho celková dispozice skutečně neumožňuje maximálně zřídít více než vývaziště. Pozemní část je úzká a bezprostředně navazuje na zahrady domů v obci. Neumožňuje tak žádný rozvoj. Vodní část je otevřená a stojící vyvážaná plavidla tak nejsou nijak chráněna. Navržené vybavení se skládá ze dvou modulů plovoucího mola, které umožňuje stání 2 – 4 rekreačních lodí. Při vyšším zájmu o tuto lokalitu je možno dosazením čtyř „ježků“ zvýšit kapacitu na 7 lodí.

11.3 Obříství

Podobnou lokalitou je i Obříství. Od Mělníka přibližně stejně vzdáleno jako Dolní Beřkovice, taktéž není důležitou lokalitou, ale spíše alternativním cílem. Je zde proto

možně zřídit přístaviště III. kategorie. Celková dispozice místa nedovoluje dodržení zásady nezřizovat přístaviště v místech plavebně obtížných. Obě dále popsané alternativy se nachází v nadjezí jezu Obříství, koruna jezu je vzdálena 550, resp. 600 m. Vyhledávací studie navrhuje umístění přístaviště pro 5 plavidel v řkm 844,05. Alternativní je umístění ve vjezdu starého přecladiště s vjezdem v řkm 844,10, kde jsou plavidla alespoň částečně chráněna dělicí zdí. V obou variantách je docházková vzdálenost do centra obce 200 m, pozemní část leží na státním pozemku obhospodařovaném podnikem Povodí Labe, s. o., navržené základní vybavení se skládá ze dvou modulů plovoucího mola.

Závěr

V úvodu byl stanoven následující cíl: zjištění reálných možností rozvoje rekreační plavby.

Dílčími cíli bylo:

- poznání stávajících podmínek, jak legislativních, tak dostupné infrastruktury, pojmenováním potřeb posádek rekreačních plavidel;
- zjištění využití jednotlivých úseků vodní cesty a nalezení klíčových úseků;
- na základě zjištěných skutečností, stanovení možností dalšího rozvoje v obecné rovině a konkrétních návrhů zlepšení na dílčím úseku labské vodní cesty.

Prvního dílčího cíle bylo dosaženo analýzou zjištěných faktů s následujícím konstatováním:

Legislativní rámec je nevyvážený vlivem akceptací některých norem EU. V oblasti technické způsobilosti plavidel klade na rekreační plavidla nároky srovnatelné s ostatními plavidly. V oblasti způsobilosti osob k vedení rekreačních plavidel je neorganicky implementována možnost vedení stanovených plavidel půjčoven osobami bez průkazu způsobilosti k vedení plavidla. Současně je však možno tuto implementaci chápat jako pozitivní a rozvojovou. Oblast organizace plavebního provozu nedoznala již několik desítek let změn a je tak patrná zastaralost některých ustanovení.

Infrastruktura, kde byla posuzována zvláště plavební zařízení a zvláště přístaviště a dostupnost služeb, byla shledána nedostatečnou a v některých ohledech nevyhovující pro bezpečnou rekreační plavbu.

Plavební zařízení jsou vesměs dimenzována pro plavidla komerční plavby a některé jejich prvky se mohou stát pro nezkušené posádky zdrojem ohrožení. Tyto skutečnosti jsou dostatečně známy, úpravy plavebních zařízení však postupují pomalu a nesystematicky. Také jejich provozní hodiny představují limitující faktor rozvoje.

Ani u přístavišť není v současnosti situace ideální. Na labské vodní cestě jich není mnoho, jsou rozloženy nesymetricky v několika lokalitách, takže některé úseky tato zařízení zcela postrádají. Většina přístavišť je klubového charakteru s omezeným poskytováním služeb. Nově budované komerční projekty vznikají živelně, bez návaznosti na stávající infrastrukturu, s výjimkou jednoho s velmi omezenými službami nebo úplně bez nich. Labská vodní cesta zcela postrádá ochranné přístavy pro rekreační plavidla.

Pro získání informací o potřebách posádek rekreačních plavidel jsem vycházel z posouzení technických dat vzorku soukromých a charterových plavidel. Dotazníkovým šetřením mezi členy ČSVM jsem zjišťoval potřeby uživatelů vodní cesty.

Potvrdilo se dominantní postavení kajutových člunů mezi používanými rekreačními loděmi. Naopak se ukázalo, že oslovení respondenti nejsou dominantními uživateli labské vodní cesty, ačkoli zde některé služby postrádají není z jejich strany jisté ani využívání těchto služeb. Dotazníkové šetření dále ukázalo přetrvávající nespokojenost s proplavováním na vodních cestách, což má přímou vazbu na nedostatky v legislativním rámci plavby. Rozbor dalších získaných informací naznačil, že dominantními uživateli vodní cesty jsou klienti charterových společností a majitelé rekreačních lodí neorganizovaní ve sportovních organizacích. Nově budovaná infrastruktura by tak měla být orientována na jejich potřeby a požadavky.

Podařilo se splnit i druhý dílčí cíl, když byl na základě dotazníkového šetření identifikován klíčový úsek, resp. úseky, jejichž možnosti rozvoje jsem dále zkoumal.

Třetí dílčí cíl se podařilo naplnit jen částečně.

Nalezením současných překážek rekreační plavby bylo možno v obecné rovině navrhnout postupy dalšího rozvoje zatraktivnění užívání vodní cesty, které jsou platné pro celou síť vodních cest ČR.

Při hledání konkrétních řešení rozvoje stanoveného úseku se ukázala skutečnost, že se vlastně jedná, a má-li být úspěšný, musí jednat o liniový projekt. Navíc liniový projekt zahrnující nejméně celou labskou vodní cestu, kde musí být stanovena základní, minimální kostra infrastruktury a způsob jejího dalšího zahušťování. Tento postup, natolik odlišný od dnešní živelnosti, vyžaduje koordinátora s dostatečnou autoritou, respektovaného zúčastněnými subjekty. Teprve na této úrovni může proběhnout opravdu reprezentativní průzkum trhu umožňující stanovení odpovídajících cílů. Tento postup také dovolí zúčastněným subjektům efektivní čerpání finančních prostředků z evropských fondů, Evropského fondu regionálního rozvoje a především Fondu soudržnosti a zapojení do rozvojových projektů, např. „Blue Band“ nebo „LABEL“.

Z těchto důvodů rozsah práce neumožňuje víc než naznačení několika dílčích řešení.

Použité informační zdroje

- [1.] KUBEC, J., PODZIMEK, J., *Křižovatka tři moří*, 1. vyd., your ARTillery, reklamní studio s.r.o., Presto s.r.o. rok neuveden, 391s., ISBN 978 - 80 - 254 - 0105 - 7
- [2.] ZIZIUS, Z.. A KOL., *Stavba, údržba a opravy lodí*, 1. vyd., SNTL, Praha 1978, 204s., ISBN 04 - 307 - 78
- [3.] *Motorové čluny, bazar*, [on line] c 2006 - 2010 [cit. 2010-20-12]. Dostupné z <<http://www.motorove-cluny.cz/bazar>>
- [4.] *Rekonstrukce plachetnice sasanka*, [on line] c 2009 [cit. 2010-20-12]. Dostupné z <<http://www.jachtservis.cz/rekonstrukce-plachetnice-sasanka>>
- [5.] *Storm-multihull*, [on line] poslední revize 8. 3. 2010 [cit. 2010-20-12]. Dostupné z <<http://www.storm-multihull.eu/>>
- [6.] *Rekonstrukce plavebních komor*, [on line] c 2009 [cit. 2010-20-12]. Dostupné z <<http://www.rvccr.cz/?s=3&m=30>>
- [7.] *Kotviště pro sportovní plavidla Litoměřice*, [on line] c 2008 [cit. 2010-20-12]. Dostupné z <<http://www.rvccr.cz/?s=3&m=39&sm=61>>
- [8.] *Vyhledávací studie infrastruktury rekreační plavby na řece Labi na území Středočeského kraje*, [on line] c 2011 [cit. 2011-04-02] <http://www.kr-stredocesky.cz/label_rekreacni_plavba/htm/menu.html>
- [9.] KUBEC, J., PODZIMEK, J., *Vodní cesty světa 2. vyd.*, Aventinum nakladatelství 1997, 496s., ISBN 80 - 7151 - 009 - 2
- [10.] PODZIMEK, J., *Dolní Labe*, 1. vyd., SZN 1976, 166s., ISBN 07 - 038 - 76 - 05/ 103
- [11.] STEFFAL, J., *Sportovní přístavy Vltavy a Labe*, 1. vyd., Český svaz vodního motorismu 1990, 30s.
- [12.] *Půjčovna plavidel Mělník*, [on line] [cit. 2010-20-12]. Dostupné z <<http://www.pujcovna-plavidel.cz/>>
- [13.] *Labsko - vltavský informační systém*, [on line] [cit. 2011-02-27]. Dostupné z <<http://www.lavdis.cz/>>
- [14.] *Říční přístavy*, [on line] [cit. 2010-02-12]. Dostupné z <<http://www.vodnicesty.cz/>>
- [15.] *Dovolená s lodí*, [on line] c 2010 [cit. 2010-20-12]. Dostupné z <<http://www.dovolenaslodi.cz/>>
- [16.] *SP - Pobytové lodě*, [on line] c 2007 [cit. 2010-20-12]. Dostupné z <<http://www.pobytovelode.cz/>>

- [17.] *Sandberk, klub vodních sportů Kolín*, [on line] poslední revize 26. 4. 2008 [cit. 2010-20-12]. Dostupné z <<http://sandberk.wz.cz/sandberk/index.php?page=uvod>>
- [18.] *Marina Labe - Mezinárodní veřejný přístav Píšťany s.r.o.*, [on line] poslední revize 6. 8. 2010 [cit. 2010-20-12]. Dostupné z <<http://www.marinalabe.cz/>>
- [19.] *Marína Kolín*, [on line] [cit. 2010-20-12]. Dostupné z <<http://www.marinakolin.com/>>
- [20.] *Marína – lodě a karavany*, [on line] [cit. 2010-20-12]. Dostupné z <<http://www.marinatynece.cz/>>
- [21.] *Mapy. cz*, [on line], c 2010 [cit. 2010-20-12]. Dostupné z <<http://www.mapy.cz/>>
- [22.] *Jachting info*, [on line], poslední revize 25. 2. 2011 [cit. 2011-04-05]. Dostupné z <<http://www.jachting.info/>>

Seznam obrázků

OBR. 1: <i>DAYCRUISER TYP NA SILNIČNÍM PŘÍVĚSU</i>	20
OBR. 2: <i>NEJROZŠÍŘENĚJŠÍ AMATÉRSKY STAVĚNÁ PLOUTVOVÁ PLACHETNICE TYPU „SASANKA“</i>	22
OBR. 3: <i>INTERIER KAJUTY LODI RIVER BOAT 26</i>	26
OBR. 4: <i>PK HRADIŠŤKO PO REKONSTRUKCI</i>	28
OBR. 5: <i>PŘÍSTAVIŠTĚ V LITOMĚŘICÍCH, STAV PO ZŘÍZENÍ</i>	29
OBR. 6: <i>UMÍSTĚNÍ PŘÍSTAVIŠŤ NA LABSKÉ VODNÍ CESTĚ</i>	31
OBR. 7: <i>POMĚR TYPŮ RESPONDENTY POUŽÍVANÝCH LODÍ</i>	33
OBR. 8: <i>VYUŽITÍ LABSKÉ VODNÍ CESTY</i>	34
OBR. 9: <i>OBLÍBENOST ÚSEKŮ LABSKÉ VODNÍ CESTY</i>	34
OBR. 10: <i>SLUŽBY A VYBAVENÍ VODNÍ CESTY</i>	36
OBR. 11: <i>DOSTUPNOST SLUŽEB PODLE ÚSEKŮ</i>	36
OBR. 12: <i>POMĚR SPOKOJENOSTI S PROPLAVOVÁNÍM</i>	37
OBR. 13: <i>DŮVODY NESPOKOJENOSTI</i>	37
OBR. 14: <i>ZKOUMANÉ A NAVAZUJÍCÍ ÚSEKY LABSKO-VLTAVSKÉ VODNÍ CESTY</i>	40

Seznam tabulek

TAB. 1: <i>PŘEHLED PLAVIDEL</i>	23
TAB. 2: <i>PŘEHLED PLAVIDEL PŮJČOVEN</i>	25
TAB. 3: <i>UMÍSTĚNÍ A POPIS PŘÍSTAVIŠTĚ</i>	29
TAB. 4: <i>JMENOVANÉ LOKALITY</i>	35
TAB. 5: <i>OHODNOCENÍ MOŽNOSTÍ STÁNÍ PLAVIDLA</i>	35

Seznam zkratek

ČSJ	Český svaz jachtingu
ČSVL	Český svaz vodního lyžování
ČSVM	Český svaz vodního motorismu
KVM	klub vodních motoristů
PK	plavební komora
Q ₅	průtok v příslušném říčním profilu při velké vodě s pravděpodobností výskytu jednou za 5 let
řkm	říční kilometr
ŘVC	Ředitelství vodních cest, s. o.
SFDI	Státní fond dopravní infrastruktury
SŽDC	Správa železniční dopravní cesty, s. o.
VD	vodní dílo

Seznam příloh

příloha č. 1	Dotazník použitý pro zjištění vyhledávaných služeb na vodní cestě
příloha č. 2	Základní kategorizace přístavišť na vodní cestě a přístavní zařízení
příloha č. 3	Mělník, celková situace existujících a navrhovaných přístavišť
příloha č. 4	Roudnice nad Labem, celková situace existujících a navrhovaných přístavišť
příloha č. 5	Brandýs nad Labem – Stará Boleslav, celková situace existujících a navrhovaných přístavišť
příloha č. 6	Čelákovice – Lázně Toušeň, celková situace navrhovaných přístavišť
příloha č. 7	Mezilehlá přístaviště, celková situace navrhovaných přístavišť

PŘÍLOHY

Dotazník

1. S jakou lodí jezdíte?
 - a) otevřený člun
 - b) kajutová motorová loď
 - c) kajutová plachetnice
 - d) jiná (napište prosím s jakou)

2. Jezdíte na Labe?
 - a) jednou měsíčně a častěji
 - b) méně než jednou měsíčně
 - c) jednou za sezonu
 - d) Labe využívám pouze jako dopravní cestu k moři (jiným vodním cestám)
 - e) vůbec (uveďte prosím důvod)

3. Které části Labe dáváte přednost?
 - a) Malé Labe
 - b) Dolní Labe
 - c) nerozlišuji

4. Navštěvujete některé lokality pravidelně?
 - a) ano (uveďte prosím místo)
 - b) ne

5. Pro stání (například přes noc) si raději vyberete? (ohodnoťte od 1 - 5)
 - a) Vhodný břeh
 - b) plovoucí přístaviště (přístavní můstek)
 - c) vyvazovací zařízení pro velká plavidla (dalby)
 - d) sportovní přístav
 - e) veřejný přístav

Příloha č. 1 Dotazník použitý pro zjištění vyhledávaných služeb na vodní cestě

6. Bude-li poblíže centra města zřízeno veřejné přístaviště pro malá plavidla, je to pro tebe pobídka zastavit a navštívit toto město?
- ano
 - ne
7. Jaké vybavení a služby na Labi postrádáte? (označte i více možností)
- čekací stání u plavebních komor
 - čerpací stanice PHM
 - technické služby (pitná voda, el. proud)
 - možnost vytažení lodě
 - sociální zařízení (WC, sprchy)
 - pohostinské (včetně ubytovacích)
 - dostupné služby jsou dostatečné
8. která část Labe je podle vašeho názoru na tom po stránce vybavení a služeb lépe?
- Malé Labe
 - Dolní Labe
 - je to stejné
9. Proplavování
- s proplavováním jsem spokojen
 - s proplavováním nejsem spokojen (označte i více možností)
 - dlouhá čekání na proplavení, 15 min a více
 - krátké provozní doby plavebních komor
 - neochotná obsluha

Kategorie přístavišť

I. Kategorie - Přístavy

Nejvyšší kategorie přistávacího místa. Vyvazovací a kotevní zařízení s elektrickými přípojkami. Kompletní servis pro posádky lodí. Restaurační a ubytovací isociální zařízení a bezbariérový přístup. Místo pro spouštění plavidel na vodu, technické zázemí. Čerpací stanice pohonných hmot, odčerpání nádních a odpadních vod. Jedná se o zařízení s největší kapacitou a rozsahem poskytovaných služeb, včetně ubytovací části a s vybavením pro volný čas. Pro nejnáročnější domácí i zahraniční klientelu.

II. Kategorie – Přístaviště

Místo s vyvazovacími prvky a molem, možností vyvázání i kotvení, místem pro piknik, zdrojem pitné vody, WC, občerstvením do vzdálenosti 300 m. Pro majitele rekreačních lodí v místě i pro nenáročné vodní turisty.

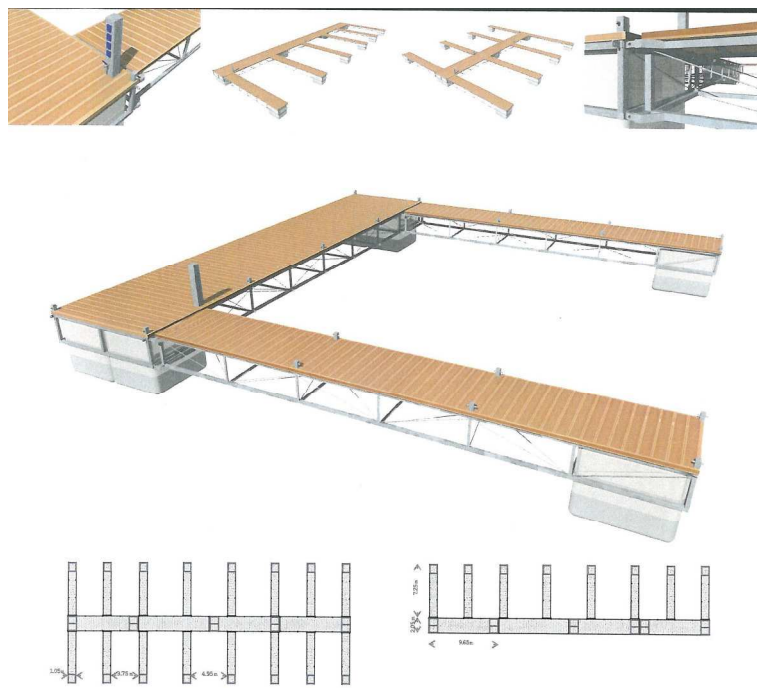
III. Kategorie – Vývaziště, úvaziště

Přistávací místo s vyvazovacími prvky a molem, možností vyvázání.

zdroj: [8.]

Přístavní zařízení

Při posuzování prostorových možností navrhovaných lokalit bylo uvažováno s rozměry modelového rekreačního plavidla definovaného v kapitole 6.1a plovoucím modulovým systémem přístavních mol.



ŠÍŘKY PROSTORU MEZI MOLY JSOU V MODULU 120cm, S PŘÍČTENÍM ROZDÍLU 15cm ROZDÍLU ŠÍŘKY MOLA VŮČI MODULU, Tedy: 1,35m / 2,55m / 3,75m / 4,95m / 6,15m / 7,35m / atd...

SESTAVA MOL - JEDNOSTRANNÁ VARIANTA / E A OBOUSTRANNÁ VARIANTA / H - SCHÉMA MODULŮ

Obrázek 1: uvažovaný modulový systém plovoucích mol

zdroj: propagační leták výrobce

PŘÍSTAVNÍ MOLA PRO REKREAČNÍ PLOVIDLA
Výrobní program / 2011

MODUL: Přihradový modulový konstrukční systém se skládá ze dvou typů mol - hlavního o rozměrech 9,65x2,05m - a bočního o rozměrech 7,25x1,05m. Spojovací modul o rozteči 1,2m umožňuje spořádání jednotlivých prvků podle požadavků na velikost vyvazovaných plavidel, při změně funkce, nebo rozšíření sestavy doplněním dalších kusů. U větších sestav je tak možné ekonomické využití délky mol a případně rozvrhnout pořizovací investici dle možnosti.

BEZÚDRŽBOVÁ KONCEPCE: Celková koncepce materiálů je navržena pro minimální nároky na údržbu. Ocelová konstrukce je zároveň zinkována, spojovací čepy nerezové. Plastové plováky jsou vybaveny, takže je zaručeno zachování plovatelnosti i při jejich prorážení a ochrana proti deformacím při mrazech. Pochází totiž je navržen z dřevoplastových roštů zn. Grenadeck, které jsou esteticky rovnocenné s dřevěnými, mají však prakticky nulové nároky na údržbu a i při namočení vykazují vyšší bezpečnost.

PROGRAM: Výrobní program počítá s 2 variantami uspořádání mol, jednostrannou (do „E“), a dvoustrannou (do „H“), (viz. vizualizace)

DOPLNKY: Pro mariny doporučujeme vybavení hlavních mol sloupky s rozvody el. proudu (4x zásuvka 230V) a přívodem pitné vody pro doplňování zásob lodí a údržbu. Dále doporučujeme dovybavení mol gumovým ochranným pásem cca 20-30cm nad hladinou pro zvýšení bezpečnosti přístávaní menších plavidel. Na vyžádání také vyrábíme pohyblivé kotvicí prvky pro uchycení např. k dalším, nebo přístupové lávky. Veškeré doplňky jsou ve stejných materiálech pro vizuální jednotnost.

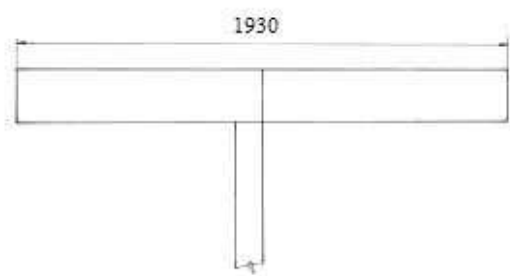
Obrázek 2: technické údaje zvoleného systému plovoucích mol

zdroj: propagační leták výrobce

Tento systém umožňuje variabilitu řešení přístavních zařízení, toho jsem při návrzích využil a jako základní navrhované řešení uvádím dvojici modulů. Toto uspořádání umožňuje stání 2 – 4 plavidel. Při zvýšeném zájmu o stání lze přidáním 3 „ježků“ zvýšit kapacitu na 6 plavidel.

Příloha č. 2 Základní kategorizace přístavišť na vodní cestě a přístavní zařízení

Přístavní zařízení mohou být ke břehu vyvázána ocelovými lany nebo řetězy jako je tomu na obrázku 4. Toto uspořádání není vhodné pro lokality s velkým rozdílem hladin, při průchodu velkých vod většinou vyžaduje stažení z místa a zajištění. Výhodou je jednoduchost provedení, možné je využití již existujících vyvazovacích prvků. Druhou možností je pohyblivé připevnění přístavních zařízení k pilotům. Při splnění podmínky dostatečné pevnosti konstrukce a jsou-li piloty dostatečně vysoké, odolává takové přístaviště s minimálními zásahy (odpojení přístupové lávky, případně přívodů energií) i průchodu extrémních velkých vod. Tento způsob upevnění je vhodný pro navrhované pravobřežní přístaviště v Roudnici nad Labem.



Obrázek 3: dva moduly

zdroj: autor

Na obrázku 3 je toto jednoduché uspořádání a na následující obrázku je příklad stání u plovoucího mola obdobné konstrukce.



Obrázek 4: plovoucí molo v Davli

zdroj: autor

Příloha č. 2 Základní kategorizace přístavišť na vodní cestě a přístavní zařízení

V lokalitě Brandýs nad Labem je pro úsporu místa navrženo řešit přístavní zařízení formou „ježků“ upevněných k pevné přístavní zdi. Toto řešení je pro posádky méně komfortní, jelikož pochozí lávka mola není vlivem kolísání hladiny nikdy v rovině. Také při vyvazování lodě je nutno počítat s tím, že se neustále mění vzájemná poloha plavidla a mola i vzdálenost plavidla od přístavní zdi. Na následujících obrázcích je příklad tohoto řešení v rozestavěném sportovním přístavu České Vrbné a v Podolském přístavu.



Obrázek 5: sportovní přístav České Vrbné

zdroj: autor



Obrázek 15: variantní řešení lávky s kloubem, v pozadí pevná lávka

zdroj: autor

Příloha č. 3 Mělník, celková situace existujících a navrhovaných přístavišť



Legenda:

- 1 existující přístaviště v prostoru mělnického přístavu v místní části Mlazice, obrázek 1
- 2 bývalé překladiště pisku, pevné vyvazovací zařízení, obrázek 2
- 3 Vyhledávací studii navrhované přístaviště v prostoru bývalé části mělnického přístavu, obrázky 3, 4
- 4 navrhované umístění přístaviště II. kategorie v prostoru koncentračních hrázek, obrázek 5, 6
- 5 projekt Maríny Bílé břehy na Hořinském laterálním kanále, obrázek 6



Obrázek 1: existující přístaviště v prostoru mělnického přístavu

zdroj: [12.]

Příloha č. 3 Mělník, celková situace existujících a navrhovaných přístavišť



Obrázek 2: vývaziště, v současnosti využívané i rekreačními plavidly, pohled po proudu
zdroj: autor



Obrázek 3: prostor přístaviště rekreačních plavidel navržený Vyhledávací studií
zdroj: autor

Příloha č. 3 Mělník, celková situace existujících a navrhovaných přístavišť



Obrázek 4: zákazové tabule zde umístěné, vlevo text orientovaný na řeku, vpravo na břeh
zdroj: autor



Obrázek 5: navrhované umístění přístaviště II. Kategorie

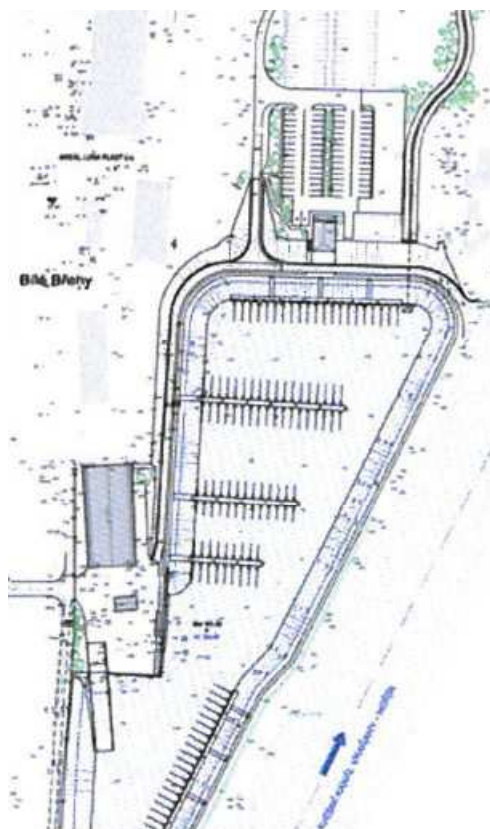
zdroj: autor

Příloha č. 3 Mělník, celková situace existujících a navrhovaných přístavišť



Obrázek 6: pohled na tento prostor z levého břehu

zdroj: autor



Obrázek 7: projekt Maríny Bílé Břehy

zdroj: [14.]

Příloha č. 4 Roudnice nad Labem, celková situace existujících a navrhovaných přístavišť



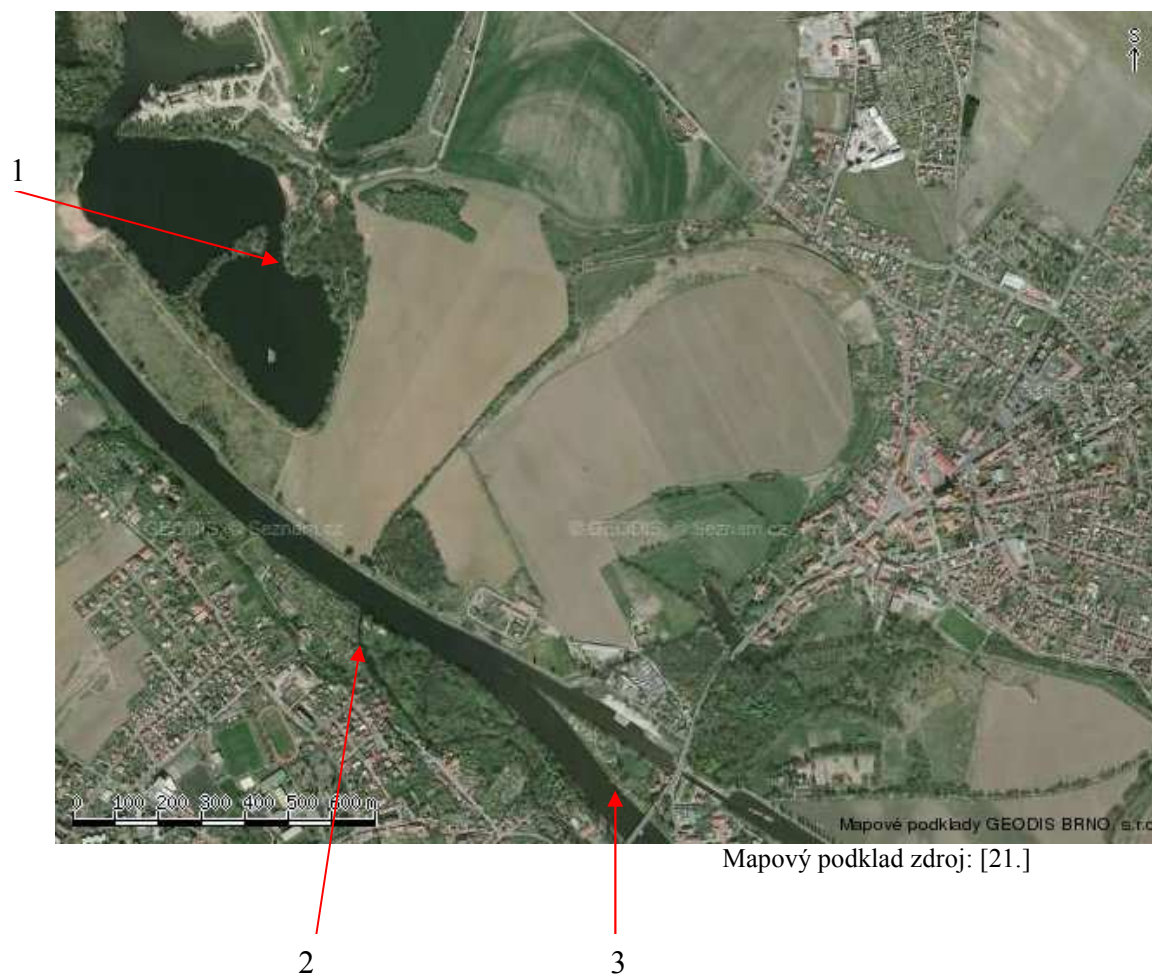
navrhované přístaviště

existující loděnice YCR - Jachting
Roudnice nad Labem



Obrázek 1: vjezd do přístavu YCR - Jachting Roudnice nad Labem
zdroj [22]

Příloha č. 5 Brandýs nad Labem – Stará Boleslav, celková situace existujících a navrhovaných přístavišť



Legenda:

- 1 Vyhledávací studii navrhovaný přístav rekreačních lodí v prostoru šterkoviště Borek, obrázek 1
- 2 navrhovaný přístav rekreačních lodí v Mlýnském rameni, obrázek 2, 3
- 3 existující klubová loděnice, obrázek 4



Obrázek 1: pohled na navrhovanou lokalitu v šterkovišti Borek od jihovýchodu
zdroj: autor

Příloha č. 5 Brandýs nad Labem – Stará Boleslav, celková situace existujících a navrhovaných přístavišť



Obrázek 2: současný stav vyústění Mlýnského ramena

zdroj: autor



Obrázek 3: sportovní loděnice na dolní části ostrova

zdroj: autor

Příloha č. 6 Čelákovice – Lázně Toušeň, celková situace navrhovaných přístavišť



Legenda:

- 1 Vyhledávací studii navrhované přístaviště Lázně Toušeň, obrázek 1
- 2 navrhované vyústění plavebního koridoru v místě odvodňovací strouhy šterkovišť, obrázek 1
- 3 alternativní umístění přístavu v lokalitě „Malviny“
- 4 alternativní umístění přístavu v lokalitě „Mezi Mosty“
- 5 navrhované přístaviště v řkm 871,80
- 6 Vyhledávací studii navrhovaný přístav v lokalitě „Grado“



Obrázek 1: vyústění odvodňovací strouhy, v pozadí prostor přístaviště navrženého Vyhledávací studii

zdroj: autor



Obrázek 2: *pohled na prostor navrhovaného přístavu na jezeře „Mezi Mosty“*
zdroj: autor



Obrázek 3: *prostor navrhovaného přístaviště v řkm 871,80*
zdroj: autor

Příloha č. 7 Mezilehlá přístaviště, celková situace navrhovaných přístavišť



Mapový podklad zdroj: [21.]

Legenda:

- 1 navrhované přístaviště III. kategorie Liběchov
- 2 navrhované přístaviště III. kategorie Dolní Beřkovice
- 3 přístaviště III. kategorie v Obříví navrhované Vyhledávací studií
- 4 alternativní umístění navrhovaného přístaviště III. kategorie v Obříví



Mapový podklad zdroj: [21.]