

UNIVERZITA PARDUBICE  
DOPRAVNÍ FAKULTA JANA PERNERA

BAKALÁŘSKÁ PRÁCE

2017

JANA PROCHAZKOVÁ

Univerzita Pardubice  
Dopravní fakulta Jana Pernera

**Provozování osobní vodní dopravy v ČR**

Jana Procházková

Bakalářská práce  
2017

Univerzita Pardubice  
Dopravní fakulta Jana Pernera  
Akademický rok: 2016/2017

## ZADÁNÍ BAKALÁŘSKÉ PRÁCE

(PROJEKTU, UMĚLECKÉHO DÍLA, UMĚLECKÉHO VÝKONU)

Jméno a příjmení: **Jana Procházková**  
Osobní číslo: **D13184**  
Studijní program: **B3709 Dopravní technologie a spoje**  
Studijní obor: **Technologie a řízení dopravy: Logistické technologie**  
Název tématu: **Provozování osobní vodní dopravy v ČR**  
Zadávající katedra: **Katedra technologie a řízení dopravy**

Z á s a d y p r o v y p r a c o v á n í :

Úvod

- 1 Analýza podmínek provozování osobní vodní dopravy v ČR
- 2 Analýza provozovatelů osobní vodní dopravy v ČR
- 3 Návrh na zlepšení podmínek provozování osobní vodní dopravy

Závěr

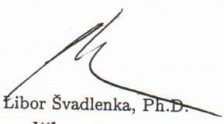
Rozsah grafických prací: 3 - 4  
Rozsah pracovní zprávy: 30 - 40  
Forma zpracování bakalářské práce: tištěná

Seznam odborné literatury:


ESF, Cenia, Ročenka životního prostředí [online]. [cit. 2014-11-11]. Dostupné na (<http://www.vitejtenazemi.cz/>)  
Sdružení JODI, Osobní plavba [online]. [cit. 2014-11-11]. Dostupné na (<http://www.plavba.cz/>)  
Státní plavební správa, Provozování osobní vodní dopravy [online]. [cit. 2014-11-15]. Dostupné na (<http://plavebniurad.cz/>)  
CzechTrade, Portál pro podnikání a export [online]. [cit. 2014-11-15]. Dostupné na (<http://www.businessinfo.cz/>)  
Aptis media, Osobní lodní doprava a turistické přívozy v Česku a na Slovensku [online]. [cit. 2014-11-17]. Dostupné na (<http://www.lodnidoprava.unas.cz/>)  
(6) Vladimír Toman, Česká lodní doprava, [online]. [cit. 2014-11-11]. Dostupné na (<http://www.cld.cz/uskladneni-lodi>)  
Pražská paroplavební společnost, [online]. [Praha] [cit. 2014-11-17]. Dostupné na (<http://www.paroplavba.cz/>)  
Osobní doprava (2001)- UNIVERZITA PARDUBICE, 170 str., ISBN 80-7194-320-7

Vedoucí bakalářské práce: Ing. Andrea Seidlová, Ph.D.  
Katedra technologie a řízení dopravy

Datum zadání bakalářské práce: 1. února 2017  
Termín odevzdání bakalářské práce: 2. června 2017

  
doc. Ing. Libor Švadlenka, Ph.D.  
děkan

L.S.

  
doc. Ing. Jaromír Široký, Ph.D.  
vedoucí katedry

V Pardubicích dne 3. února 2017

Prohlašuji:

Tuto práci jsem vypracovala samostatně. Veškeré literární prameny a informace, které jsem v práci využila, jsou uvedeny v seznamu použité literatury. Byla jsem seznámena 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 nákladů, které na vytvoření díla vynaložila, a to podle okolností až do jejich skutečné výše. Beru na vědomí, že v souladu s § 47b zákona č. 111/1998 Sb., o vysokých školách a o změně a doplnění dalších zákonů (zákon o vysokých školách), ve znění pozdějších předpisů, a směrnicí Univerzity Pardubice č. 9/2012, bude práce zveřejněna v Univerzitní knihovně a prostřednictvím Digitální knihovny Univerzity Pardubice.

V Pardubicích dne 15. 4. 2017

Jana Procházková

Na tomto místě bych ráda poděkovala Ing. Andree Seidlové, Ph.D., vedoucí bakalářské práce, za cenné rady a připomínky a především za trpělivost, kterou semnou měla při vypracování této závěrečné práce. Zároveň bych chtěla poděkovat své rodině a přátelům, kteří mě podporovali během mého studia. Všem tímto ještě jednou upřímně děkuji.

## **ANOTACE**

Tato práce je zaměřena na analýzu osobní vodní dopravy v České republice s návrhem na zlepšení osobní vodní dopravy, která je velice často opomíjená a brána jako neméně důležitým způsobem dopravy v České republice.

## **KLÍČOVÁ SLOVA**

Analýza, osobní vodní doprava, Česká republika, provozování

## **TITTLE**

Operation passenger water transport in the Czech Republic.

## **ANNOTATION**

This work is focused on the analysis of passenger water transport in the Czech Republic with a proposal to improve passenger water transport, which is very often neglected and treated as equally important mode of transport in the Czech Republic.

## **KEYWORDS**

Analysis, personal water transport, Czech Republic, operation.

# OBSAH

|   |    |
|---|----|
| SEZNAM OBRÁZKŮ.....   | 3  |
| SEZNAM TABULEK .....  | 4  |
| SEZNAM ZKRATEK .....  | 6  |
| ÚVOD.....   | 7  |
| 1 ANALÝZA PROVOZOVÁNÍ OSOBNÍ VODNÍ DOPRAVY .....  | 8  |
| 1.1 CHARAKTERISTIKA OSOBNÍ VODNÍ DOPRAVY V ČR.....  | 8  |
| 1.2 ANALÝZA OSOBNÍ VODNÍ DOPRAVY Z GEOGRAFICKÉHO HLEDISKA.....  | 11 |
| 1.2.1 DOLNÍ LABE .....  | 12 |
| 1.2.2 STŘEDNÍ LABE.....   | 14 |
| 1.2.3 VLTAVA.....   | 14 |
| 1.2.4 NÁDRŽE ORLÍK, NÁDRŽ SLAPY.....  | 16 |
| 1.2.5 OHŘE, BEROUNKA, MŽE, DYJE, MORAVA, MUŠOVSKÁ NÁDRŽ, BAŤŮV KANÁL A<br>PUNKEVNÍ JESKYNĚ .....      | 17 |
| 2 ANALÝZA PROVOZOVATELŮ OSOBNÍ VODNÍ DOPRAVY V ČR.....  | 18 |
| 2.1 PROVOZOVATELÉ OSOBNÍ VODNÍ DOPRAVY NA LABI.....   | 19 |
| 2.2 PROVOZOVATELÉ OSOBNÍ VODNÍ DOPRAVY NA VLTAVĚ .....  | 24 |
| 2.3 PROVOZOVATELÉ OSOBNÍ VODNÍ DOPRAVY NA ŘEKÁCH OHŘE, MŽE A BEROUNKA.....                            | 29 |
| 2.4 PROVOZOVATELÉ OSOBNÍ VODNÍ DOPRAVY NA ŘEKÁCH DYJE A MORAVA.....                                   | 30 |
| 2.5 PROVOZOVATELÉ OSOBNÍ VODNÍ DOPRAVY NA MUŠOVSKÉ NÁDRŽI, BAŤOVĚ<br>KANÁLU A V PUNKEVNÍ JESKYNI..... | 33 |
| 2.6 PROVOZOVATELÉ OSOBNÍ VODNÍ DOPRAVY NA PŘEHRADÁCH A JEZERECH ČR.....                               | 33 |
| 2.7 KONKURENCE V OSOBNÍ VODNÍ DOPRAVĚ .....   | 34 |
| 3 NÁVRH PRO ZLEPŠENÍ SITUACE OSOBNÍ VODNÍ DOPRAVY.....  | 35 |
| 3.1 ADMINISTRATIVNÍ NAŘÍZENÍ .....  | 35 |
| 3.2 NÍZKÁ PODPORA STÁTU A EU .....  | 37 |
| 3.3 NÍZKÝ STAV HLADINY VODY .....   | 38 |
| 3.4 PROVOZNÍ DOBA PLAVEBNÍCH KOMOR .....  | 44 |
| 3.5 OCHRANA PLAVIDEL PŘED POVODNĚMI.....  | 45 |
| ZÁVĚR .....   | 47 |
| SEZNAM POUŽITÝCH INFORMAČNÍCH ZDROJŮ .....  | 48 |
| SEZNAM PŘÍLOH.....  | 50 |



## SEZNAM OBRÁZKŮ

|  |    |
|--|----|
| Obrázek 1 Dolní Labe.....  | 12 |
| Obrázek 2 Podíly splavných, omezeně splavných a nesplavných dní..... | 13 |
| Obrázek 3 Střední Labe .....   | 14 |
| Obrázek 4 Vltava .....   | 15 |
| Obrázek 5 Nádrže Orlická a Slapy .....                               | 16 |
| Obrázek 6 Ohře.....  | 17 |
| Obrázek 7 Berounka .....   | 17 |
| Obrázek 8 Návrh dotazníku.....                                       | 18 |
| Obrázek 9 Stabilizace plavebních podmínek v přístavu Chvaletice..... | 39 |
| Obrázek 10 Plavební stupeň Přelouč - vizualizace.....                | 40 |
| Obrázek 11 Silniční most přes Labe - vizualizace.....                | 40 |
| Obrázek 12 Stavební stupeň Děčín.....                                | 42 |

## SEZNAM TABULEK

|  |    |
|--|----|
| Tabulka 1 Silné a slabé stránky osobní vodní dopravy .....               | 10 |
| Tabulka 2 Příležitosti a hrozby osobní vodní dopravy .....               | 10 |
| Tabulka 3 Statistika proplavení plavidel na Vltavě .....                 | 16 |
| Tabulka 4 Seznam provozovatelů na řece Labe .....                        | 19 |
| Tabulka 5 Jízdní řád pro trasu Děčín – Hřensko – Bad Schandau .....      | 20 |
| Tabulka 6 Jízdní řád pro trasu Bad Schandau - Hřensko – Děčín .....      | 20 |
| Tabulka 7 Jízdní řád pro trasu Děčín – Hřensko – Drážďany a zpět.....    | 20 |
| Tabulka 8 Jízdní řád pro trasu Děčín – Míšeň – Moritzburg a zpět .....   | 21 |
| Tabulka 9 Jízdní řád pro trasu Děčín – Hřensko – Rathen a zpět.....      | 21 |
| Tabulka 10 Jízdní řád pro trasu Děčín – Hřensko – Pillnitz a zpět .....  | 21 |
| Tabulka 11 Jízdní řád pro trasu Ústí nad Labem – Litoměřice a zpět ..... | 22 |
| Tabulka 12 Technické parametry lodě Bohemia DC.....                      | 22 |
| Tabulka 13 Technické parametry lodě Bohemia DC.....                      | 23 |
| Tabulka 14 Technické parametry lodě Porta Bohemica.....                  | 23 |
| Tabulka 15 Technické parametry lodě Ústí nad Labem.....                  | 23 |
| Tabulka 16 Seznam provozovatelů na Vltavě .....                          | 24 |
| Tabulka 17 Jízdní řád pro trasu Praha - Trója .....                      | 25 |
| Tabulka 18 Jízdní řád pro trasu – Malá plavba Prahou .....               | 25 |
| Tabulka 19 Jízdní řád pro trasu – Velká plavba Prahou .....              | 25 |
| Tabulka 20 Jízdní řád pro trasu Praha – Slapy a zpět.....                | 26 |
| Tabulka 21 Jízdní řád pro trasu Praha – Mělník a zpět .....              | 26 |
| Tabulka 22 Technické parametry parníku Vltava.....                       | 27 |
| Tabulka 23 Technické parametry lodě Labe.....                            | 27 |
| Tabulka 24 Technické parametry lodě Odra.....                            | 27 |
| Tabulka 25 Technické parametry parníku Vyšehrad.....                     | 28 |
| Tabulka 26 Technické parametry lodě Bohemia Rhapsody .....               | 28 |
| Tabulka 27 Seznam provozovatelů na řekách Ohře, Mže a Berounka.....      | 30 |
| Tabulka 28 Seznam provozovatelů na řece Dyje a Morava .....              | 31 |
| Tabulka 29 Jízdní řád pro trasu Zámek - Minaret .....                    | 31 |
| Tabulka 30 Jízdní řád pro trasu Minaret - Janohrad .....                 | 32 |
| Tabulka 31 Technické parametry lodě Valtice .....                        | 32 |
| Tabulka 32 Technické parametry lodě Arnoštek .....                       | 32 |

|   |    |
|---|----|
| Tabulka 33 Seznam provozovatelů na Mušovské nádrži, Bat'ově kanálu a v Punkevní jeskyni | 33 |
| Tabulka 34 Seznam provozovatelů na přehradách a jezerech ČR.....                        | 33 |
| Tabulka 35 Informace o projektu Plavební stupeň Přelouč .....                           | 41 |
| Tabulka 36 Informace o projektu Plavební stupeň Děčín.....                              | 41 |
| Tabulka 37 Informace o projektu.....  | 43 |
| Tabulka 38 Informace o projektu.....  | 43 |
| Tabulka 39 Provozní doby vybraných plavebních komor .....                               | 44 |

## **SEZNAM ZKRATEK**

OVPS – dopravní společnosti Oberelbische Verkehrsgesellschaft Pirna-Sebnitz,

TUG, s.r.o. – provozovatel osobní vodní dopravy

SP Praha s.r.o. – provozovatel rekreační plavby

DPMP a.s. – Dopravní podnik města Pardubice

ROPID – Pražská integrovaná doprava

AIKON s.r.o. – provozovatel lodní dopravy Dalešice

DPMB a.s. – Dopravní podnik města Brna

SJČR – Správa jeskyní České republiky

EU – Evropská unie

PO – právnická osoba

FO – fyzická osoba

CE – značka, která dokládá, že loď byla posouzena před uvedením do provozu

EHK OSN – Evropská hospodářská komise OSN

TEN-T – Transevropská dopravní síť

# ÚVOD

V dnešní době je osobní vodní doprava využívána spíše okrajově, ale s dlouholetou tradicí. Vodní doprava stále prochází vývojem a podmínky pro její provozování se postupně na některých úsecích usnadňují, v jiných naopak se podmínky zhoršily či se osobní doprava v těchto oblastech zcela znemožnila.

Osobní vodní doprava je v ČR provozována jak v systému dopravní obslužnosti, tak i jako atraktivní cíl pro turistický ruch. Provozovatelé osobní vodní dopravy působí primárně na domácím trhu a pouze výjimečně realizují přeshraniční přepravy.

V práci bude provedena analýza současného stavu a situace našich páteřních toků a provozovatelů, kteří osobní vodní dopravu na tomto území provozují.

Cílem této práce je na základě analýzy stávajícího stavu osobní vodní dopravy u nás a na základě dat získaných z ankety mezi jednotlivými provozovateli, navrhnout možnosti pro zlepšení situace osobní vodní dopravy na našem území.

# 1 ANALÝZA PROVOZOVÁNÍ OSOBNÍ VODNÍ DOPRAVY

*Osobní vodní doprava je v EU jednou z mála oblastí, kde stát či obce dotují provoz lodí. Důvodem je přínos turistů takto přepravených - využitelný díky návazným službám. V ČR tento způsob podpory nikdo (kromě některých obcí - např. Děčín) nenabízí a stát pro něj nemá pravidla. Jeho zavedení by bylo vhodné zejména při vzniku nových linek pravidelné osobní dopravy. (13)*

## 1.1 CHARAKTERISTIKA OSOBNÍ VODNÍ DOPRAVY V ČR

Osobní vodní dopravu můžeme rozdělit do dvou kategorií a to:

- Individuální rekreační plavba – neveřejná vodní doprava.
- Osobní vodní doprava pro cizí potřeby – veřejná vodní doprava.

Individuální rekreační plavba je plavba, která se neprovádí pro cizí potřebu. Rekreační plavba není přesně definovaná, proto není jednoduché ji konkrétněji charakterizovat. Jedná se především o plavbu soukromými plavidly.

Od roku 1989 a zejména pak po roce 2002, kdy nabyt účinnosti nový zákon o vodách a příslušný prováděcí právní předpis (vyhlášky č. 241/2002 Sb.) lze zaznamenat trvale rostoucí zájem o individuální využití plavidel pro volný čas a sport. Tato legislativa zrušila omezení provozování rekreační plavby, které platilo od roku 1976.

Rekreační plavbu s ohledem na charakter rekreace lze dělit na vyhlídkové plavby a sportovní činnosti. Rekreační plavba může být provozována jak vlastními plavidly, tak i plavidly půjčenými, zde hrají významnou úlohu půjčovny plavidel. V současné době je evidováno více než 11 tisíc malých plavidel podléhajících evidenci, z nichž podstatná část je používán právě pro volnočasové aktivity. Držitelů průkazu způsobilosti k vedení takovýchto plavidel je okolo 60 tisíc (24). Kromě toho další tisíce lidí používají pro zábavu a sport malá plavidla nepodléhající evidenci, k jejichž vedení není třeba žádný průkaz způsobilosti. Je patrné, že využívání plavidel pro zábavu, oddech a sport, je významným segmentem vnitrozemské plavby u nás.

I přesto v posledních letech upadá zájem o tento způsob dopravy. Praha se však snaží tento způsob dopravy opět obnovit a plánuje osobní vodní hromadnou dopravu, která by mohla pomoci uvolnit již tak přeplněné pražské komunikace a to pravidelnou vodní dopravou, která by spojila oba Vltavské břehy. Vodní tramvajové linky by podle Jana

Skalického, autora nápadu mohly ulevit každodenním ucpaným silnicím, zejména po vltavských březích, a rychle a pohodlně by spojily místa, kde povrchová doprava vázne. V koncepci vodních tramvají se počítá s dobudováním potřebné infrastruktury přístavišť, kde bude možno zakotvit, natankovat nebo odevzdat odpad. Přístaviště a další vodní infrastruktura by byla hrazena ze státních rozpočtů a z fondů EU. (12)

Provozování osobní vodní dopravy pro cizí potřebu - jedná se o plavbu provozovanou za účelem zisku. V České republice se jedná především o krátké vyhlídkové trasy po památkách, především po Praze nebo o trasy v rámci pravidelné linkové plavby.

Při provozování osobní vodní dopravy pro cizí potřebu je její provozovatel povinen přepravit za sjednanou cenu osobu, která o to požádá, přijmout k přepravě zásilku za sjednanou cenu, jsou-li splněny smluvní přepravní podmínky a nebrání-li mu v tom provozní podmínky. Provozovatel je dále povinen před zahájením provozu zveřejnit v Obchodním věstníku smluvní přepravní podmínky, za nichž bude veřejnou dopravu provozovat, jízdní řád, tarif, den zahájení provozu a rozsah bezbariérovosti (15).

Do této kategorie také patří i přívozy. U přívozu spíše převládá dopravní význam nežli rekreační. Pro méně dostupné lokality slouží jako převoz osob a automobilů. Můžou sloužit také jako turistická atrakce.

Osobní vodní doprava je atraktivním cílem pro turistický ruch. V České republice se osobní vodní doprava pro rekreační účely a individuální rekreační plavba stále intenzivněji dostává do povědomí veřejnosti a orgánů veřejné správy. Rekreační plavba se v ČR aktuálně nejintenzivněji rozvíjí v oblasti horní a střední Vltavy a na Baťově kanále. Jihočeský a Středočeský kraj dlouhodobě podporují dosažení průběžné splavnosti vodního toku Vltavy, na což navazuje řada dalších velmi zajímavých projektů cestovního ruchu.

Přínosy osobní vodní dopravy mohou být finanční a nefinanční. Přínosy finanční povahy – jedná se zejména o tržby za ubytování, stravování, nákupy zboží a služeb (například pronájem lodí či tržby za rekreační vodní dopravu pravidelnou i nepravidelnou).

Přínosy nefinanční povahy spočívají především v příspěvku hodnocených investičních záměrů a zejména pak celého projektu realizace plavby pro rekreační potřeby k odstranění faktorů limitujících rozvoj cestovního ruchu a podnikání v cílové oblasti. V této souvislosti jde zejména a konkrétně o prodloužení pobytu turistů a zvýšení jejich útrat v zájmových územích, využití regionálních center jako významných zdrojů turistů pro zájmová území, využití vodních

toků pro rekreační plavbu jako významnou a perspektivní součást udržitelného cestovního ruchu, významné posílení povědomí široké odborné i podnikatelské veřejnosti o rekreačním potenciálu vodních toků, impulsy pro propojování plavby pro rekreační potřeby a cykloturistiky a vybavení vodních cest drobnou infrastrukturou pro rekreační plavbu.

Tabulka 1 Silné a slabé stránky osobní vodní dopravy

| Silné stránky                      | Slabé stránky                            |
|------------------------------------|--|
| Ekologičnost                       | Legislativa                              |
| Dostupnost jinak nedostupných míst | Nedostatečná infrastruktura vodních cest |
| Bezpečnost                         | Klimatické vlivy                         |
| Pohodlí                            | Splavnost toků                           |
| Cena                               | Plavební sezóna                          |
| Nízká energetická náročnost        | Lodní park                               |

Zdroj (autor)

V tab. 1 jsou zobrazeny silné a slabé stránky osobní vodní dopravy v České republice. Zároveň v tab. 2 jsou zobrazeny příležitosti a hrozby osobní vodní dopravy.

Tabulka 2 Příležitosti a hrozby osobní vodní dopravy

| Příležitosti                         | Hrozby                           |
|--------------------------------------|----------------------------------|
| Rostoucí obliba aktivních dovolených | Růst cen pohonných hmot          |
| Zaměření se na zážitky               | Nedostatek finančních prostředků |
|                                      | Znečištění vod                   |

Zdroj (autor)

Z předchozích tabulek tab. 1 a tab. 2 jsou jednoznačně zřejmé důležité informace nejen pro samotné provozovatele osobní vodní dopravy. Vyplývají z nich především jejich slabé stránky a hrozby v osobní vodní dopravě ukazují možnosti a především nedostatky, na které by se samotní provozovatelé, ale nejen oni měli zaměřit. Na některé nedostatky se zaměří i autorka v návrhové části.



Současně z tabulek vyplývají silné stránky, které by samotní provozovatelé měli více zviditelnit a tím zatraktivnit tento druh dopravy oproti ostatním.

## **1.2 ANALÝZA OSOBNÍ VODNÍ DOPRAVY Z GEOGRAFICKÉHO HLEDISKA**

Využívané vodní cesty především jsou: Labe, Vltava, Ohře, Morava, Dyje, Odra a Opava. K provozování vodní osobní dopravy se zároveň využívají přehradní nádrže jako je Orlik, Slapy a Lipno a další.

Vodní turistika je atraktivní specifickou oblastí turistického ruchu. Význam ČR a další potenciál rozvoje v této oblasti je mimořádný. Česká republika má velmi vysoký rekreační potenciál krajiny ve vazbě na síť vodních cest, který je již v současnosti předmětem zájmu z řady evropských zemí, připojených na síť vodních cest. Sportovní aktivity na vodě, dovolená v přírodě u vody, poznávání přírodních a kulturněhistorických hodnot regionů je samozřejmým efektem toho, že vodní toky protékají místy s historickými památkami. Zejména trasa plavby po řece Vltavě zasluhuje zvýšenou pozornost z hlediska rekreačního využití pro možnost průběžné plavby a využití vodních ploch přehrad Slapy a Orlik s možností doplutí do Českých Budějovic a umožnění využití vysokých krajinných a kulturně historických hodnot území přilehlého k této vodní cestě. Tato trasa je prioritní z hlediska ČR pro začlenění do mezinárodní sítě rekreačních a turistických tras. Aktuálně je využíváno 113 km vodní cesty na nádržích Slapy a Orlik, 15 km na nádrži Hněvkovice a 9 km nové vodní cesty mezi Českými Budějovicemi a Hlubokou nad Vltavou.

Dlouhodobě roste počet návštěvníků na Baťově kanále na moravsko-slovenském pomezí, který se podařilo obnovit a od konce 90. let prošel postupnou rekonstrukcí a modernizací, přilehlý region se dnes již do značné míry spojuje i s Baťovým kanálem, který se postupně stává jakousi jednotící osou dalších aktivit včetně přeshraničních. Baťův kanál je vedený částečně i řekou Moravou od jezu Bělov u Otrokovic až po Sudoměřice na Radějovce v celkové délce 53 km, splavné jsou i izolované úseky Moravy mezi Hodonínem a Rohatcem a mezi Bělovem a Kroměříží. Další rekreační aktivity probíhají na labské vodní cestě, Vltavě směrem k soutoku s Labem a na izolovaných vodních nádržích.

V analýze bude především zaměřeno na páteřní vodní cesty a to na Labe a Vltavu, především díky jejich významu v osobní vodní dopravě a ostatní zmíníme pouze okrajově.

### 1. 2. 1 DOLNÍ LABE

Jako dolní Labe (obr. 1) se označuje úsek od Mělníka až po hranice s Německem o celkové délce 109,27 km. Dolní Labe je především využíváno pro příležitostnou a linkovou osobní dopravu, převážně s turistickým a rekreačním účelem v okolí Děčína, plavby na trase Děčín – Německo, či na trase Praha – Mělník – Ústí nad Labem – Německo.

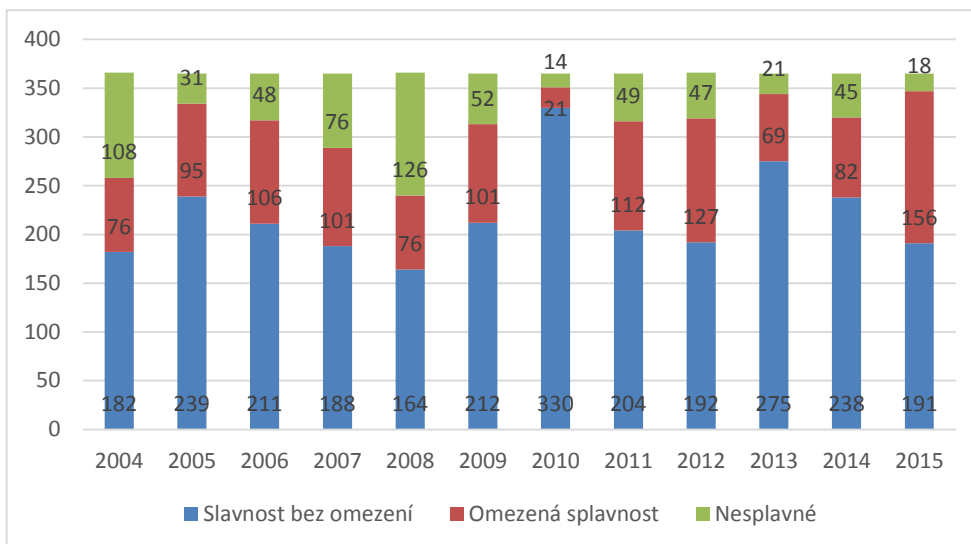
Na celém úseku Dolního Labe se nachází pouze jeden ochranný přístav s povodňovou ochranou: Děčín Rozbělesy. Povodňovou ochranu má i horní plavební kanál Roudnice nad Labem, který obsahuje vyvazovací prvky pro úchyt lodí za velkých vod.



Obrázek 1 Dolní Labe

Zdroj (2)

Nejvyšší vodní stav na tomto úseku dosahuje na jaře, díky tajícímu sněhu. V létě hladina klesá a je odkázaná na dešťové srážky, které v tomto období mohou způsobit náhlé vzestupy hladiny, které mohou vést až k povodňovým vlnám. Plavební sezóna na tomto úseku probíhá v období duben – prosinec, je zcela odkázaná na výšku hladiny, v roce 2015 nedostatek vody způsobil výrazný pokles vodních stavů na řídicím vodočtu v Ústí nad Labem, a tím i drastické snižování dovoleného ponoru a zastavení plavby. Nejnižším dosud pozorovaným vodním stavem je hodnota 66 cm dne 26. června 1934. V roce 2015 to byla hodnota 115 cm ve dnech 24. a 25. července a ve dnech 8. až 16. srpna (14). Z následujícího obr. 2 jsou evidentní jednotlivé splavné, ale zároveň nesplavné dny na tomto úseku.



Obrázek 2 Podíly splavných, omezeně splavných a nesplavných dní

Zdroj (14)

Poznatky z minulých let, které vyplývají ze statistik, nutí vážněji se zabývat i budoucností. Je potřebné zabývat se úrovní hladin na tomto úseku. Řešením by bylo dokončení plavebního stupně Děčín, který by vyřešil mnohé problémy a rozšířil potenciál řeky Labe. A to nejen z hlediska osobní vodní dopravy ale i nákladní vodní dopravy. Stupeň by byl nejdůležitější stavbou na labské vodní cestě, která by vedla k plnému využití a ekonomickému rozvoji. Výstavbou by došlo k rozšíření dopravního koridoru, který je na tomto úseku klíčový. Zároveň by pomohl zklidnit rozkolísanou hladinu průtoku Labe, kde pro provoz nákladní dopravy je potřebný větší ponor 1,4 m a pro osobní vodní dopravu je vhodnější nasazení nízkoponorových plavidel, jejich ponor se pohybuje v rozmezí maximálně 1 – 1,5 m.

Stupeň by tak pomohl zpřístupnit tento atraktivní prostor pro osobní vodní dopravu. Především v letním období stále rostoucí segment plaveb velkých lodí s ubytováním turistů i výletních lodí, nemluvě o tisících malých plavidel putujících po evropské síti vodních cest, které končí před státní hranicí v Německu a region Ústeckého kraje i další navazující regiony Čech jsou o tento druh rekreačních příležitostí ochuzeny.

### 1. 2. 2 STŘEDNÍ LABE

Střední Labe (obr. 3) je úsek od Mělníka až po Chvaletice o celkové délce 102 km. V této oblasti se především jedná o provozování osobní dopravy v oblasti Poděbrad, ale také v oblasti Pardubic.



Obrázek 3 Střední Labe

Zdroj (2)

Na tomto úseku lze nalézt pouze jeden ochranný přístav s povodňovou ochranou: Nymburk, zároveň se povodňová ochrana nachází i na Nadjezí Týnec nad Labem.

Plavební sezóna se na tomto úseku pohybuje v rozmezí duben – prosinec. Na tomto úseku se plánuje výstavba plavebního stupně Přelouč, který by měl prodloužit vodní cestu až do Pardubic. Zároveň by měl propojit nesplavné části Labe mezi koncem vzdutí jezu Týnec nad Labem a zdrží jezu Přelouč. Bude zde vystaven 3,2 km dlouhý plavební kanál s plavební komorou, překonávající poslední nesplavný úsek, jenž prodlouží souvislou labskou vodní cestu o 33 km. Předpoklad zahájení realizace je závislý na ukončení soudních sporů. Na projekt, navazují další projekty – modernizace plavebního stupně Srnojedy, silniční most Valy – Mělice a veřejný přístav Pardubice. Tímto napojením Česká republika získá velmi zajímavý ekonomický potenciál v dopravní relaci Děčín – Praha – Pardubice. Významnost těchto dopravních směrů je jasně doložena i výstavbou a využitím silničních i železničních dopravních cest, které jsou v určitém zjednodušení s vodní cestou souběžné.

### 1. 2. 3 VLTAVA

Vltava (obr. 4) je souvisle splavná od Mělníka až po Slapy o celkové délce 92,2 km. Osobní vodní doprava má na Vltavě velkou tradici a nabízí především projížďky po samotné Praze. Mezi nejvíce využívané trasy patří nejvíce linka Rašínovo nábřeží – Zoo Trója a linka

Rašínovo nábřeží – Slapy. Patří sem i krátké projížďky u Karlova mostu či dlouhé projížďky na trase přístaviště – Štvanice – Vyšehrad.

Na vltavské vodní cestě se podařilo zmodernizovat jez České Vrbné a plavební komoru Hněvkovice, vystavět obratiště České Budějovice, přístaviště v Českých Budějovicích, přístav České Vrbné a plavební komoru České Vrbné a mnohé další. Připravují se nebo již jsou ve výstavbě další investiční akce – dvě zdvihadla na přehradách Orlik a Slapy, která zajistí průběžnou plavbu z Českých Budějovic až do Mělníka.



Obrázek 4 Vltava

Zdroj (2)

Oblast Prahy je téměř celoročně vytížena intenzivním provozem plavidel osobní lodní dopravy. Zde se nachází plavební komora s nejvíce vnímanou nedostatečnou kapacitou, a to plavební komora Smíchov v Praze. Nejvyšší koncentrace plavby je dále soustředěna na nádrže vltavské kaskády, která rok od roku narůstá, což je i zřejmé z tab. 3. Intenzita provozu potom výrazně kolísá v závislosti na počasí. V měsících květnu, červnu a září se hustota mírně zvyšuje oproti červenci a srpnu, kdy je část plavidel provozována mimo území České republiky.

Tabulka 3 Statistika proplavení plavidel na Vltavě

| ROK  | Proplavení plavidel |
|------|---------------------|
| 2007 | 3942                |
| 2008 | 4639                |
| 2009 | 4718                |
| 2010 | 5272                |
| 2011 | 5985                |
| 2010 | 9428                |
| 2013 | 5207                |
| 2014 | 9200                |

Zdroj (22)

#### 1. 2. 4 NÁDRŽE ORLÍK, NÁDRŽ SLAPY

Úsek (obr. 5) je souvisle splavný od přehrady Slapy až po České Budějovice o celkové délce 131,51 km. Na tomto úseku se jedná o linkovou dopravu Slapy - Solenice (pod přehradní hrází Orlík) a Orlík - Týn nad Vltavou.



Obrázek 5 Nádrže Orlík a Slapy

Zdroj (2)

Plavební sezóna na tomto úseku probíhá v období duben – říjen. A to především v období turistického ruchu.

### 1. 2. 5 OHŘE, BEROUNKA, MŽE, DYJE, MORAVA, MUŠOVSKÁ NÁDRŽ, BAŤŮV KANÁL A PUNKEVNÍ JESKYNĚ

Tyto vodní toky a ostatní vodní nádrže nejsou pro provozování osobní vodní dopravy tak důležité jako je Labe či Vltava, proto se o nich v této práci autorka zmíní pouze okrajově.

#### OHŘE

Splavný úsek řeky Ohře (obr. 6) je od říčního km 3, 0 po ústí do vodního toku Labe. Vysoký průtok má především na jaře, kdy je tok rozšířen o tající sněh. Celý dolní tok leží v oblasti, která má nejnižší hodnoty průměrných ročních srážkových úhrnů v Česku.



Obrázek 6 Ohře

Zdroj (18)

#### BEROUNKA

Splavný úsek řeky Berounky (obr. 7) je od říčního km 37, 0 po přístav Radotín. Celý tok Berounky je až na výjimky sjízdný celoročně. Vodní stav může také kromě dešťů ovlivnit množství vody, vypouštěné z přehrad Hracholusky na Mži a České údolí na Radbuze.



Obrázek 7 Berounka

Zdroj (19)

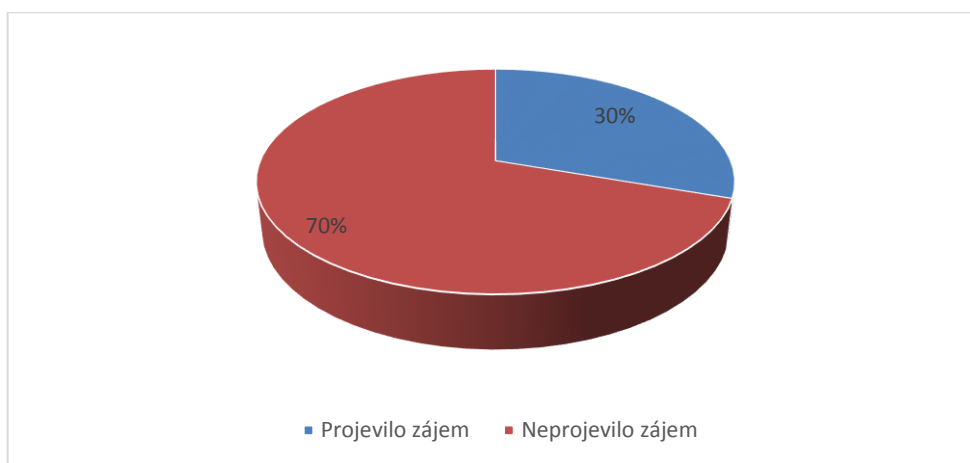
## 2 ANALÝZA PROVOZOVATELŮ OSOBNÍ VODNÍ DOPRAVY V ČR

Na základě dotazníku (příloha 3), který si autorka práce pro provozovatele připravila, vyhodnotila, s jakou problematikou se oni sami potýkají, respektive, která problematika je na jejich daném území nejvíce zatěžující.

Dotazník byl především složen z otázek, které se týkají slabých stránek, které vyplývají z tab. 1. Právě na tyto slabé stránky osobní vodní dopravy se autorka, při tvorbě dotazníku zaměřila, tak aby měla objektivní názor od samotných provozovatelů, které z těchto stránek vodní dopravy je pro ně zásadním problémem a které takovým problémem nejsou. Výsledek dotazníku pak následně slouží jako podklad pro sestavení nejzásadnějších problémů v tomto druhu dopravy. Následně těmto problémům se autorka věnuje v nadcházející kapitole.

V České republice je přes 50 provozovatelů osobní vodní dopravy na vodních cestách. V rámci dotazníku autorka oslovila celkem 33 provozovatelů osobní vodní dopravy v České republice. V dotazníku byli především osloveni provozovatelé větší a významnější, na základě jejich geografického umístění.

Návratnost (obr. 8) byla velice nízká z 33 oslovených provozovatelů, projevil zájem pouze 30% z nich.



Obrázek 8 Návratnost dotazníku

Zdroj (autor)



V následujících tab. 4, tab. 16, tab. 27, tab. 28, tab. 33 a tab. 34 jsou uvedeni jednotliví provozovatelé na jednotlivých řekách, nádržích, jezerech či přehradách. Jednotliví provozovatelé jsou rozděleni z hlediska geografie.

## 2.1 PROVOZOVATELÉ OSOBNÍ VODNÍ DOPRAVY NA LABI

Nejen na českém území řeky Labe působí německá společnost OVPS, patří mezi největší provozovatele osobní dopravy. Společnost udržuje 10 lodí, které se využívají k provozu na trase Bad Schandau, Elbkai do Hřenska a zpět. Délka plavby z Bad Schandau, Elbkai do Hřenska trvá 1 hodinu. Cena za tuto plavbu je 1,5 €, na našem území nemá takový význam jako Labská plavební společnost, s.r.o.

Tabulka 4 Seznam provozovatelů na řece Labe

| Řeka | Provozovatel                            | Počet lodí |
|------|---|------------|
| LABE | OVPS                                    | 10         |
|      | Labská plavební společnost, s.r.o.      | 4          |
|      | Ivo Jiroušek                            | 1          |
|      | TUG, s.r.o.                             | 1          |
|      | Zdeněk Havlas                           | 2          |
|      | Kolín                                   | 1          |
|      | DPMP a.s.                               | 1          |
|      | Hradecká paroplavební společnost s.r.o. | 3          |

Zdroj (5)

### LABSKÁ PLAVEBNÍ SPOLEČNOST, S.R.O.

Společnost nabízí 6 pravidelných tras, nejen po území ČR:

- **Děčín – Hřensko – Bad Schandau – Königstei** (tab. 5, tab. 6) – Prodloužená plavba trvá 2 hod s 3,5 hodinovou pauzou na prohlídku pevnosti Königstein. Pro 4 člennou rodinu by tato cesta vyšla na 840 Kč tam i zpět.

Tabulka 5 Jízdní řád pro trasu Děčín – Hřensko – Bad Schandau

|              | Pondělí       | Úterý          | Středa | Čtvrtek        | Pátek | Sobota         | Neděle |
|--------------|---------------|----------------|--------|----------------|-------|----------------|--------|
| Děčín        | 9:00<br>13:15 | 9:00<br>13:15  | 9:00   | 9:00<br>13:15  | 9:00  | 9:00<br>13:15  | 9:00   |
| Hřensko      | 9:50<br>14:05 | 10:00<br>14:05 | 10:00  | 10:00<br>14:05 | 10:00 | 10:00<br>14:05 | 10:00  |
| Bad Schandau |               |                | 11:00  |                | 11:00 |                | 11:00  |

Zdroj (16)

Tabulka 6 Jízdní řád pro trasu Bad Schandau - Hřensko – Děčín

|              | Pondělí        | Úterý          | Středa | Čtvrtek        | Pátek | Sobota         | Neděle         |
|--------------|----------------|----------------|--------|----------------|-------|----------------|----------------|
| Bad Schandau |                |                | 14:00  |                | 14:00 |                | 14:00          |
| Hřensko      | 10:00<br>15:30 | 10:00<br>15:30 | 15:30  | 10:00<br>15:30 | 15:30 | 10:00<br>15:30 | 10:00<br>15:30 |
| Děčín        | 11:40<br>17:00 | 11:40<br>17:00 | 17:00  | 11:40<br>17:00 | 17:00 | 11:40<br>17:00 | 11:40<br>17:00 |

Zdroj (16)

- **Děčín – Hřensko – Drážďany** (tab. 7) - Plavba lodí po památkách na trase Děčín - Drážďany. Cena pro 4 člennou rodinu je 4860 Kč. V ceně plavby je servírovaný oběd – polévka, hlavní jídlo, průvodce městským okruhem, večere formou rautu, hudba na palubě, ochutnávka vín.

Tabulka 7 Jízdní řád pro trasu Děčín – Hřensko – Drážďany a zpět

|          | Tam   | Zpět  |
|----------|-------|-------|
| Děčín    | 9:00  | 22:00 |
| Hřensko  | 9:50  | 20:30 |
| Drážďany | 13:00 | 15:00 |

Zdroj (16)

- **Děčín – Míšeň** (tab. 8) - Plavba po pamětihodnostem na trase Děčína – Míšeň. Cena pro 4 člennou rodinu je 5460 Kč. Cena zahrnuje: plavbu do Míšeň s programem,

tříchodový oběd, ochutnávka 3 druhů sektů, komentovaný výklad, autobusovou dopravu zpět do Děčína s možností vystoupit v Ústí nad Labem.

Tabulka 8 Jízdní řád pro trasu Děčín – Míšeň – Moritzburg a zpět

|            | Tam   | Zpět  |
|------------|-------|-------|
| Děčín      | 8:30  | 20:30 |
| Míšeň      | 14:00 | 20:00 |
| Moritzburg | 17:00 | 18:30 |

Zdroj (16)

- **Děčín – Hřensko – Rathen** (tab. 9) - Plavba do saských lázní Kurort Rathen. Cena pro 4 člennou rodinu je 4460 Kč. Cena zahrnuje plavbu, tříchodový oběd, večeři + salátový bar a dezertový stůl.

Tabulka 9 Jízdní řád pro trasu Děčín – Hřensko – Rathen a zpět

|         | Tam   | Zpět  |
|---------|-------|-------|
| Děčín   | 9:00  | 21:00 |
| Hřensko | 9:50  | 19:30 |
| Rathen  | 11:40 | 17:30 |

Zdroj (16)

- **Děčín – Hřensko – Pillnitz** (tab. 10) - Plavba na trase Děčín – Zámek. Cena pro 4 člennou rodinu je 4200 Kč. Cena zahrnuje plavbu s průvodcem, tříchodový oběd, večeři - servírované hlavní jídlo.

Tabulka 10 Jízdní řád pro trasu Děčín – Hřensko – Pillnitz a zpět

|          | Tam   | Zpět  |
|----------|-------|-------|
| Děčín    | 9:00  | 21:00 |
| Hřensko  | 9:50  | 19:30 |
| Pillnitz | 12:15 | 15:30 |

Zdroj (16)

- Ústí nad Labem – Litoměřice (tab. 11) - Cena pro 4 člennou rodinu je 114 Kč.

Tabulka 11 Jízdní řád pro trasu Ústí nad Labem – Litoměřice a zpět

|                        | Tam   | Zpět  |
|------------------------|-------|-------|
| Ústí nad Labem centrum | 9:20  | 17:30 |
| Ústí nad Labem Vaňov   | 10:20 | 16:40 |
| Dolní Zálezly          | 10:50 | 16:15 |
| Libochovany            | 11:10 | 15:55 |
| Velké Žernoseky        | 11:50 | 15:20 |
| Lovosice               | 12:20 | 15:00 |
| Litoměřice             | 13:05 | 14:15 |


Zdroj (16)

Mimo to společnost nabízí i netradiční plavby jako jsou – retro párty, svatomartinská husoplavba, Silvestr na lodi, Mikulášská plavba pro čerty do Čertovy vody a mnohé další.

Společnost disponuje celkem 4 motorovými loděmi, v následujících tabulkách (tab. 12, tab. 13, tab. 14, tab. 15) jsou uvedeny jejich technické parametry:


Tabulka 12 Technické parametry loď Bohemia DC

| Technické parametry |              |
|---------------------|--------------|
| Délka x šířka       | 35,5 x 7,6 m |
| Celková kapacita    | 300 osob     |
| Rok výroby          | 1984         |




Zdroj (16)

Tabulka 13 Technické parametry lodě Bohemia DC

| Technické parametry |            |  |
|---------------------|------------|--|
| Délka x šířka       | 41 x 6,5 m |  |
| Celková kapacita    | 250 osob   |  |


Zdroj (16)

Tabulka 14 Technické parametry lodě Porta Bohemica

| Technické parametry |            |   |
|---------------------|------------|---|
| Délka x šířka       | 45 x 6,5 m |  |
| Celková kapacita    | 300 osob   |   |

Zdroj (16)

Tabulka 15 Technické parametry lodě Ústí nad Labem

| Technické parametry |          |  |
|---------------------|----------|--|
| Celková kapacita    | 180 osob |  |

Zdroj (16)

Největší problematikou Labské plavební společnosti, je obnova lodního parku, ze strany české legislativy, která se velice často mění a stává se, že pro samotné provozovatele je legislativa České republiky bez odborné pomoci nesrozumitelná. Zároveň se spřížňují podmínky na lodní park provozovatelů, kdy se velice často stává, že lodní park neodpovídá novým přísným normám a samotní provozovatelé nemají finanční prostředky na jeho obnovu. Uvítali by tedy dotační programy ze strany státu na obnovu lodního parku.

Komplikace se objevují i ze strany plavebních komor a to především díky jejich pracovním dobám, které jsou velice často nevyhovující a mimo ní fungují pouze po dlouho dopředu podaných písemných žádostech.

## 2.2 PROVOZOVATELÉ OSOBNÍ VODNÍ DOPRAVY NA VLTAVĚ

Mezi největší a nejdominantnější provozovatele na Vltavě i na českých řekách patří Pražská paroplavební společnost.

Tabulka 16 Seznam provozovatelů na Vltavě

| Řeka   | Provozovatel                           | Počet lodí |
|--------|--|------------|
| VLTAVA | Petr Kožený                            | 2          |
|        | Pražská paroplavební společnost        | 15         |
|        | Pražské Benátky                        | 4          |
|        | Lodní doprava QUARTER s.r.o.           | 10         |
|        | Vojenská lázeňská a rekreační zařízení | 1          |
|        | Orlická lodní doprava                  | 4          |
|        | Českobudějovická plavební a.s.         | 3          |

Zdroj (5)

### PRAŽSKÁ PAROPLAVEBNÍ SPOLEČNOST

Společnost provozuje osobní vodní dopravu zejména na dolní Vltavě a to především linkovou vodní dopravu, ale i vyhlídkové a objednané plavby. Linkovou dopravu provozuje především na trase Praha – Trója, a to v létě několik párů spojů denně, na jaře a na podzim jen o volných dnech. Několikrát ročně se koná linková plavba historickým parníkem z Prahy do Mělníka. Také provozuje pravidelné okružní plavby Prahou (Velká plavba Prahou jednou

denně od března do října, Malá plavba Prahou pětkrát denně od dubna do září, celoročně denně plavby Oběd na lodi a Večeře na lodi) i další vyhlídkové i speciální plavby.

- **Praha – Trója** (tab. 17) - Pravidelná lodní linka vyplouvá z Rašínova nábřeží anebo od Čechova mostu až do přístaviště lodí na Císařském ostrově poblíž zoo. Plavba do přístaviště trvá 75 min.. Cena pro 4 člennou rodinu je 590 Kč tam i zpět.

Tabulka 17 Jízdní řád pro trasu Praha - Trója

|                  | Tam                | Zpět                |
|------------------|--------------------|---------------------|
| Rašínovo nábřeží | 9:00, 12:00, 15:30 |                     |
| ZOO              |                    | 10:30, 13:30, 17:00 |

Zdroj (7)

- **Malá plavba Prahou** (tab. 18) – Hodinová plavba Prahou doprovázená výkladem o Praze a památkách. Cena pro 4 člennou rodinu je 650 Kč.

Tabulka 18 Jízdní řád pro trasu – Malá plavba Prahou

| Rašínovo nábřeží | 11:00 – 18:00 každou hodinu |
|------------------|-----------------------------|
|------------------|-----------------------------|

Zdroj (7)

- **Velká plavba Prahou** (tab. 19) - Loď vyplouvá z přístaviště na Rašínově nábřeží a pluje nejprve proti proudu pod Vyšehrad. Tam se otáčí a vydává se po proudu směrem k plavební komoře Smíchov, pak podél Kampy a pod Karlovým mostem až k ostrovu Štvanice, kde se opět otočí a zakotví u Čechova mostu. Doba Plavby je 90 min.. Cena pro 4 člennou rodinu je 950 Kč.

Tabulka 19 Jízdní řád pro trasu – Velká plavba Prahou

| Rašínovo nábřeží | 15:30,17:00 |
|------------------|-------------|
|------------------|-------------|

Zdroj (7)

- **Plavba na Slapy** (tab. 20) – Plavba historickými parníky Vltavou nebo Cecílii. Cena pro 4 člennou rodinu je 1990 Kč tam i zpět.

Tabulka 20 Jízdní řád pro trasu Praha – Slapy a zpět

|                  | Tam   | Zpět  |
|------------------|-------|-------|
| Rašínovo nábřeží | 8:30  | 18:00 |
| Zbraslav         | 9:40  | 16:50 |
| Měchenice        | 10:30 | 16:05 |
| Davle            | 10:45 | 15:50 |
| Štěchovice       | 11:15 | 15:30 |
| Slapy            | 12:30 | 14:30 |

Zdroj (7)

- **Plavba na Mělník** (tab. 21) – Plavba k soutoku dvou největších českých řek, Vltavy a Labe, u historického města Mělník. Doba plavby je 12 hodin (z toho 2,5 hod. pauza v Mělníku). Cena pro 4 člennou rodinu je 1690 Kč i s cestou zpět.

Tabulka 21 Jízdní řád pro trasu Praha – Mělník a zpět

|                  | Tam   | Zpět  |
|------------------|-------|-------|
| Rašínovo nábřeží | 7:00  | 22:00 |
| Čechův most      | -     | 21:15 |
| Troja            | 8:15  | 20:15 |
| Roztoky          | 9:00  | 19:30 |
| Mělník           | 13:00 | 15:30 |

Zdroj (7)


- **Plavba parníkem z kamy** - Parník vyplouvá z přístaviště Kampa na Malé Straně u Karlova mostu a pluje centrem Prahy kolem Rudolfína až za Štefáníkův most a ke zdymadlu. Tam se otočí a pluje podél levého břehu kolem Občanské plovárny, Strakovy akademie zpět na Kampu. Doba plavby je 60 min.. Cena pro 4 člennou rodinu je 940 Kč. Jedná se spíše o nepravidelnou plavbu na základě telefonické dohody.

Pražská paroplavební společnost disponuje 15 loděmi a parníky:

- **Parník Vltava** (tab. 22) - Restauriční kolesový parník Vltava je poslední ze dvou historických parníků na Vltavě. Tím druhým je parník Vyšehrad.




Tabulka 22 Technické parametry parníku Vltava

| Technické parametry  |                  |  |
|----------------------|------------------|--|
| Délka x Šířka        | 53 x 5           |  |
| Výkon parního stroje | 112,5 kW (150 k) |  |
| Celková kapacita     | 250 osob         |  |
| Modernizace          | 2009             |  |

Zdroj (7)

- **Lod' Labe** (tab. 23) – Motorová loď využívaná k okružním vyhlídkovým plavbám Prahou.


Tabulka 23 Technické parametry lodě Labe

| Technické parametry |          |  |
|---------------------|----------|--|
| Délka x Šířka       | 37 x 5,5 |  |
| Celková kapacita    | 180 osob |  |
| Modernizace         | 2014     |  |

Zdroj (7)

- **Lod' Odra** (tab. 24) - Motorová loď Odra pluje v Praze po Vltavě na vyhlídkových plavbách a plavbách do zoo.


Tabulka 24 Technické parametry lodě Odra

| Technické parametry |          |  |
|---------------------|----------|--|
| Délka x Šířka       | 34 x 6   |  |
| Celková kapacita    | 288 osob |  |

Zdroj (7)

- **Parník Vyšehrad** (tab. 25) – Parník Vyšehrad je nejen nejstarší a největší parník na Vltavě, ale je také posledním ze dvou historických kolesových parníků u nás vůbec. Postaven byl jako loď určená pro osobní přepravu v meziválečném období.


Tabulka 25 Technické parametry parníku Vyšehrad

| Technické parametry  |                |  |
|----------------------|----------------|--|
| Délka x Šířka        | 62 x 6         |  |
| Celková kapacita     | 350 osob       |  |
| Výkon parního stroje | 165 kW (220 k) |  |

Zdroj (7)

- **Loď Bohemia Rhapsody** (tab. 26) – nejmodernější a nejrychlejší loď společnosti s hybridním motorem. Loď zajišťuje celoroční provoz díky špičkové klimatizaci, solárnímu temperování a větrání.

Tabulka 26 Technické parametry loď Bohemia Rhapsody

| Technické parametry |              |  |
|---------------------|--------------|--|
| Délka x Šířka       | 44,97 x 7,54 |  |
| Celková kapacita    | 220 osob     |  |
| Výtlač lodí         | 123 tun      |  |
| Maximální rychlost  | 20 km/h      |  |

Zdroj (7)

I přes velké investice a náročnost modernizace lodního parku společnost investovala do nové loď Bohemia Rhapsody, která patří mezi nejmodernější lodě našich provozovatelů v České republice. I přesto, že tato společnost patří celorepublikově k největším provozovatelům osobní vodní dopravy, tak se setkává na poli vodní dopravy s problémy jako i ostatní provozovatelé vodní dopravy ať už se jedná o malé společnosti či osamocené živnostníky, problémy jsou všude téměř stejné. U větších provozovatelů se objevují ve větším měřítku, a společnosti mají větší finanční prostředky na jejich odstranění. Avšak neexistuje tu přímá úměra, to, že je provozovatel několikanásobně větší než jiný ještě neznamená

to, že má několikanásobně větší příjmy. U větších provozovatelů se objevují navíc problémy typu, kde zakotvit celý svůj lodní park. S takovým problémem provozovatelé bojují především v Praze, kde je konkurence obrovská a zázemí málo. Provozovatelé to občas řeší způsobem, že na jejich loď musí cestující projít přes další zakotvenou loď před ní. Což z pohledu zákazníka není úplně ideální varianta.

Na tomto úseku provozovatele bojují i s tím, že ministr dopravy zrušil samostatný obor plavby a následkem toho byly zřízeny samostatné oddělení přímo pod oborem železniční dopravy. Dle jejich názoru to bude mít za následek paralyzaci oboru vodní dopravy v mnoha ohledech. Především, už jen samotný fakt, kdy přímo konkurenční obor jako je železnice, je nadřízeným orgánem pro vodní dopravu.

Dále jim nevyhovuje, že v České republice neexistuje téměř žádná podpora osobní vodní dopravy, provozovatelé jsou tedy odkázáni na obnovu a modernizaci lodního parku ze svých zdrojů, ale jedná se o velmi náročný proces. Stejný problém mají i provozovatelé přívozů, přívozy dříve byli prodloužením silnic, ale na začátku devadesátých let byly vypuštěny ze silničního zákona a správy silnic se jich zbavovali. Pro udržení přívozu byli provozovatelé nuceni přívozy vzít do vlastnictví. Některým pomáhají dotace od kraje, ale ostatní se snaží získat dotace z Fondu cestovního ruchu, ale zde se objevuje velký převis žádostí.

### **2.3 PROVOZOVATELÉ OSOBNÍ VODNÍ DOPRAVY NA ŘEKÁCH OHŘE, MŽE A BEROUNKA**

Na řekách Ohře, Mže a Berounce se provozuje osobní vodní doprava spíše okrajově. Avšak tradice plavby na těchto řekách má dlouhou historii, především se jedná o řeku Berounku, která je v dnešní době významnou vodní cestou od soutoku s Vltavou až po říční 37 km.

Tabulka 27 Seznam provozovatelů na řekách Ohře, Mže a Berounka

| Řeka     | Provozovatel                | Počet lodí |
|----------|-----------------------------|------------|
| Ohře     | Autobusy Karlovy Vary, a.s. | 3          |
| Mže      | TRANSKEMP Hracholusky       | 1          |
| BEROUNKA | Karlštejnská plavební       | 2          |

Zdroj (5)

### **AUTOBUSY KARLOVY VARY, A.S.**

Zde se jedná především o plavbu na objednávku na řece Ohři. Jedná se o pravidelné plavby pod hradem v Lokti, příležitostné plavby v areálu Krajinka v Chebu a na přehradě Skalka. Délka plavby je 25 min.. Cena pro 4 člennou rodinu je 150 Kč.

### **TRANSKEMP HRACHOLUSKY**

Společnost zajišťuje pravidelnou linkovou i zájezdovou přepravu na přehradní nádrži Hracholusky. Loď Plzeň s kapacitou až 150 cestujících brázdí hladinu přehradní nádrže po 20 km dlouhé plavební dráze se šesti zastávkami. Loď vyplouvá z přístaviště v autokempinku TRANSKEMP.

### **KARLŠTEJNSKÁ PLAVEBNÍ**

Společnost pořádá výletní plavby kolem Karlštejnu, cena pro 4 člennou rodinu je 240 Kč.

## **2.4 PROVOZOVATELÉ OSOBNÍ VODNÍ DOPRAVY NA ŘEKÁCH DYJE A MORAVA**

Na tomto úseku Dyje dominuje 1. PLAVEBNÍ s.r.o..

Tabulka 28 Seznam provozovatelů na řece Dyje a Morava

| Řeka   | Provozovatel                  | Počet lodí |
|--------|-------------------------------|------------|
| Dyje   | Jan Pátý                      | 1          |
|        | Lodní doprava Břeclav, s.r.o. | 3          |
|        | 1. PLAVEBNÍ s.r.o.            | 6          |
| Morava | Kroměřížská plavební, s.r.o.  | 1          |
|        | Hamboot, s.r.o.               | 1          |
|        | Jindřich Matěj                | 1          |

Zdroj (5)

### 1. PLAVEBNÍ S.R.O.

Pro řeku Dyje je nejvýznamnějším provozovatelem 1. PLAVEBNÍ s.r.o., která pořádá především skupinové plavby, plavby pro školy, zimní plavby a slouží zároveň jako přivoz.

Společnost nabízí několik druhů linkových plaveb:

- **Trasa I – Zámek – Minaret** (tab. 29) - Nabízí plavbu mezi zámek a minaretem. Doba plavby se pohybuje kolem 25 min. v jednom směru. Cena pro 4 člennou rodinu je 420 Kč, za cestu tam.

Tabulka 29 Jízdní řád pro trasu Zámek - Minaret

| Provozní doba:    | březen, listopad<br>So - Ne | duben, květen,<br>červen, září, říjen<br>Po - Ne | červenec, srpen<br>Po - Ne |
|-------------------|-----------------------------|--|----------------------------|
| Plavba k Minaretu | 10:00 - 16:00               | 9:30 - 17:00                                     | 9:30 - 17:30               |

Zdroj (9)

- **Trasa II – Minaret – Janohrad** (tab. 30) - plavba na trase Minaret – Janohrad. Doba plavby je 40 min. v jednom směru, cena pro 4 člennou rodinu je 480 Kč.

Tabulka 30 Jízdní řád pro trasu Minaret - Janohrad

|                     |                         |                                 |                            |
|---------------------|-------------------------|---------------------------------|----------------------------|
| Provozní doba:      | duben, říjen<br>So - Ne | květen, červen, září<br>Út - Ne | červenec, srpen<br>Po - Ne |
| Plavba k Janohradu: | 10:00 - 16:00           | 10:00 - 16:30                   | 10:00 - 17:00              |

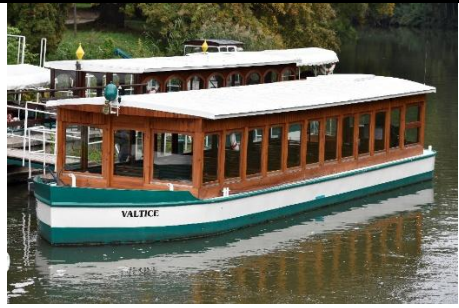
Zdroj (9)

Společnost disponuje 6 loděmi, od kapacity 18 osob až po 44 osob.

- **Lod' Valtice** (tab. 31) – jedná se o říční ocelovou loď, z roku 2015.

Tabulka 31 Technické parametry lodě Valtice

| Technické parametry |   |
|---------------------|---|
| Délka x Šířka       | 13,3 x 3,47                                   |
| Celková kapacita    | 44 osob                                       |
| Pohon               | Závěsný benzínový<br>čtyřtakt Mercury – 40 Ps |




Zdroj (9)

- **Lod' Arnoštek** (tab. 32) - Ocelová osobní loď, renovovaná v historizujícím duchu v roce 2003 z převozního vltavského prámu.

Tabulka 32 Technické parametry lodě Arnoštek

| Technické parametry |   |
|---------------------|---|
| Délka x Šířka       | 8,1 x 2,4                                   |
| Celková kapacita    | 18 osob                                     |
| Pohon               | závěsný benzínový<br>čtyřtakt Mercury 15 Ps |



Zdroj (9)

## 2.5 PROVOZOVATELÉ OSOBNÍ VODNÍ DOPRAVY NA MUŠOVSKÉ NÁDRŽI, BAŤOVĚ KANÁLU A V PUNKEVNÍ JESKYNI

Vodní doprava v těchto území je hodně ovlivněna plavební a turistickou sezónou.

Tabulka 33 Seznam provozovatelů na Mušovské nádrži, Baťově kanálu a v Punkevní jeskyni

| Řeka             | Provozovatel                                  | Počet lodí |
|------------------|---|------------|
| Punkevní jeskyně | SJČR  |            |
| Mušovská nádrž   | Plavby Pálava                                 | 1          |
|                  | Lodní doprava Břeclav, s.r.o.                 | 2          |
| Baťův kanál      | Hamboot, s.r.o.                               | 1          |
|                  | Lukáš Habarta – Baťův kanál<br>přístav s.r.o. | 1          |
|                  | Vodní doprava s.r.o.                          | 2          |

Zdroj (5)

## 2.6 PROVOZOVATELÉ OSOBNÍ VODNÍ DOPRAVY NA PŘEHRADÁCH A JEZERECH ČR

Dopravní podnik města Brna (DPMB) provozuje po celé délce Brněnské přehrady elektrickou lodní dopravu. Lodě jezdí z přístaviště v Bystrci do Veverské Bítýšky.

Tabulka 34 Seznam provozovatelů na přehradách a jezerech ČR

| Řeka                  | Provozovatel                 | Počet lodí |
|-----------------------|------------------------------|------------|
| Přehrada Lipno        | Rosenberger Lipno-Line       | 2          |
| Máchovo jezero        | Regata Máchovo jezero a.s.   | 4          |
| Přehrada Rozkoš       | Autocamping Rozkoš, s.r.o.   | 1          |
| Dalešická přehrada    | AIKON, s.r.o.                | 1          |
| Vranovská<br>přehrada | Osobní lodní doprava, s.r.o. | 2          |
|                       | Lodní doprava Vranov s.r.o.  | 2          |
| Brněnská přehrada     | DPMB a.s.                    | 8          |

Zdroj (5)

Největší problematikou na těchto úsecích je především neukázněnost, spíše tedy neznalost účastníků plavebního provozu. Obecným problémem těchto ploch je, že se zanáší a odtěžování sedimentu je velmi náročný proces, který má dlouhodobý charakter.

Provozovatelům by také pomohlo, kdyby se bralo ohled na regulaci hladiny vody, nejen na vyrobenou elektřinu, ale i na vodní dopravu a turistický ruch. Což by vedlo k rozvoji oblasti kolem přehrady.

Celkově je tu i nedostatečná propagace ze strany státu směrem do zahraničí.

## **2.7 KONKURENCE V OSOBNÍ VODNÍ DOPRAVĚ**

Osobní vodní doprava není výjimkou z hlediska konkurence. Nejvyšší míra konkurence je logicky na řece Labi a Vltavě. Avšak největší koncentrace společností je v Praze na Vltavě. Na Vltavě se především zaměřují na nejlukrativnější centrum Prahy. V dnešní době provozovatelé vzhledem ke konkurenci se snaží, nabídnout vždy něco navíc a gastronomický servis je považován za základ. Některé společnosti zároveň spolupracují s cestovními kancelářemi, které je zahrnují do svého programu, což vede ke změně charakteru provozovaných plaveb. Především k úbytku pravidelných linek a k nárůstu zájmu o nejrůznější programy centrem Prahy.



### **3 NÁVRH PRO ZLEPŠENÍ SITUACE OSOBNÍ VODNÍ DOPRAVY**

Na základě výsledků vypracovaného dotazníku (příloha 3) vytvořeného pro provozovatele osobní vodní dopravy v ČR se autorka bude věnovat následujícím problémům osobní vodní dopravy:

- Administrativní nařízení.
- Nízká podpora státu.
- Nízký stav hladiny vody.
- Provozní doba plavebních komor.
- Ochrana plavidel proti povodním.

#### **3.1 ADMINISTRATIVNÍ NAŘÍZENÍ**

Velkým problémem provozovatelů osobní vodní dopravy je česká legislativa, která se neustále mění.

Avšak u provozovatelů to není jediný problém z hlediska legislativy. Legislativa, je pro ně někdy nesrozumitelná, a u laika se velice často může stát, že se v ní nevyzná a může tak neúmyslně přehlédnout či vynechat důležité informace.

Patří sem i směrnice Evropské rady 97/68/ES, tato směrnice je o sbližování právních předpisů členských států týkajících se opatření proti emisím plynných znečišťujících látek a znečišťujících částic ze spalovacích motorů určených pro nesilniční pojízdné stroje.

Směrnice zavedla mezní hodnoty emisí plynných znečišťujících látek a znečišťujících částic ze spalovacích motorů určených pro nesilniční pojízdné stroje. Směrnice se vztahuje na některé vznětové motory, plánuje se však rozšíření i na benzinové motory. Právě emise z benzinových motorů významně přispívají k současným a budoucím problémům ovzduší, a to především k tvorbě ozonu.

V případě, že loď nesplňuje podmínky emisních limitů, nedostane osvědčení, které je nutné k provozování. Poté dopravcům nezbývá nic jiného než investovat do svého lodního parku a vyměnit motory lodí za vyhovující emisním limitům. Což není levná záležitost.

Byly snahy, aby tuto investici pokryla EU, neboť to hradí z dotací již v nákladní dopravě. Bohužel se však EU v současnosti zajímá přednostně o nákladní dopravu a osobní doprava pro ně prozatím není prioritní.

## **NÁVRH PRO ZLEPŠENÍ**

Pro tuto danou problematiku by autorka doporučila, založit akční program podobný akčnímu programu v nákladní lodní dopravě NAIADES II, který je iniciativou Evropské komise na podporu využívání vnitrozemské plavby jako součásti řešení pro intermodální nákladní dopravu s cílem vytvořit udržitelnou, konkurenceschopnou a ekologickou celoevropskou dopravní síť. Zároveň se soustřeďuje na pět vzájemně propojených strategických oblastí pro politiku vnitrozemské vodní dopravy:

- Kvalitní infrastruktura.
- Kvalita prostřednictvím inovací.
- Hladké fungování trhu.
- Kvalita životního prostředí díky nízkým emisím.
- Kvalifikovaná pracovní síla a kvalitní pracovní místa.

Cílem tedy je především vytvoření optimálních podmínek pro vnitrozemskou plavbu, která se stane kvalitním způsobem dopravy. Na základě toho byl dále vytvořen projekt PLATINA II, který realizuje Evropský akční program NAIADES II za pomoci 12 organizací ze sedmi různých zemí. Projekt je financován Evropskou komisí, v rámci programu pro výzkum a technologický rozvoj (23).

Na základě podobnosti osobní vodní dopravy s nákladní by autorka doporučila pro tento problém vytvoření podobného akčního programu se zaměřením na osobní vodní dopravu. Program by se věnoval několika problémovým strategickým oblastem osobní vodní dopravy – např. legislativa, dotace, infrastruktura, trh a lodní park.

Součástí by byli doporučení a zaměření se na aktuální problémy v daných strategických oblastech. Či naplánování určitého akčního plánu s kroky ke splnění.

Program by byl sestavený na základě podnětů od ostatních provozovatelů, poznatků z jiných druhů dopravy, či podnětů z předešlého období.

Akční program by byl stanoven na určité období a po jeho ukončení by se „správci“, jednotlivých strategických oblastí sešli a vyhodnotili předešlé období a současně si dali cíle na období nadcházející. Závěrem by byla zpráva o pokroku, která by poskytovala přehled

o dosažených technických výsledcích a výhledu plánovaných aktivit a výstupů do budoucna.

Akční program by vedl nejen k výpomoci menších a méně znalých provozovatelů, ale i provozovatelů, kteří vstupují do tohoto odvětví.

Program by vedl k odbourání stanovených problémů a sjednocení provozovatelů a zajištění tak vnitrostátní spolupráci. Na základě úspěšnosti a zájmu se může uvažovat i o mezinárodním charakteru.

### **3.2 NÍZKÁ PODPORA STÁTU A EU**

V České republice není téměř žádná podpora osobní vodní dopravy, v rámci Evropské unie. Nejvíce dotací od státu, nebo od EU jde do železniční dopravy a poté do silniční autobusové dopravy.

Na základě posledního vyjádření Ministerstva dopravy, z kterého vyplývá, že v současné době v rámci dopravní politiky státu byla shledána potřeba podpořit z veřejných zdrojů modernizace nákladních plavidel. Na základě toho byl vyhlášen Ministerstvem dopravy Program modernizace plavidel vnitrozemské vodní nákladní dopravy financován v rámci Operačního programu ze zdrojů EU a národního rozpočtu, s tím že příjemci dotace byli povinni přispět na financování výdajů vlastními zdroji ve výši 51% (24).

Z toho jasně vyplývá, že Ministerstvo v současné době má v plánu podporovat pouze nákladní vodní dopravu.

### **NÁVRH PRO ZLEPŠENÍ**

V této oblasti by dle autorčina názoru pomohlo předvést jakým důležitým segmentem tento druh dopravy je. Význam osobní vodní dopravy není jen v oblasti cestovního ruchu, ale i jako významný příspěvek ke zlepšení kvality života obyvatelstva.

Pozornost by měla být věnovaná především tomu segmentu vodní dopravy, který přináší největší ekonomický efekt pro regiony a zároveň svým měřítkem mají regionální až celostátní význam.

Ukázat státu možnosti tohoto druhu dopravy, jeho propojení s nabídkami od zahraničních či tuzemských cestovních kanceláří a její postupné zařazení do specifické formy turismu a rekreace na vodě. Zároveň podpořit tvorbu komplexních balíčků vázaných

na vodní turistiku a turistiku podél vodních toků včetně cykloturistiky, zaměřeni především na propojení dopravní infrastruktury se zázemím na břehu a zejména turisticky zajímavých bodů.

Jinými slovy předvést státu možnosti a potenciál tohoto způsobu dopravy. Tak, aby Ministerstvo dopravy poznalo, že tento segment dopravy je vhodný pro dotační programy.

### **3.3 NÍZKÝ STAV HLADINY VODY**

Nízký stav hladiny je neustálým problémem na našich tocích, jedná se o problematiku, která se již řeší. Dokončením projektů se odstraní překážky provozu efektivní vodní dopravy.

Ať se jedná o Plavební stupeň Přelouč nebo Plavební stupeň Děčín.

#### **NÁVRH PRO ZLEPŠENÍ**

Autorka práce by doporučila dokončení projektů, kterými jsou:

- Zlepšení splavnosti řeky Labe.
- Plavební stupeň Přelouč.
- Plavební stupeň Děčín.
- Zvýšení parametru Vltavské vodní cesty.
- Dokončení Vltavské vodní cesty v úseku VD Hněvkovice – Týn nad Vltavou.
- Splavnost Berounky v Radotíně.

**Zlepšení splavnosti řeky Labe v úseku Skřekov** – jedná se o říční km 726,6 – 767,48, státní hranice až po plavební stupeň Střekov v Ústí nad Labem, délky 40,88 km.

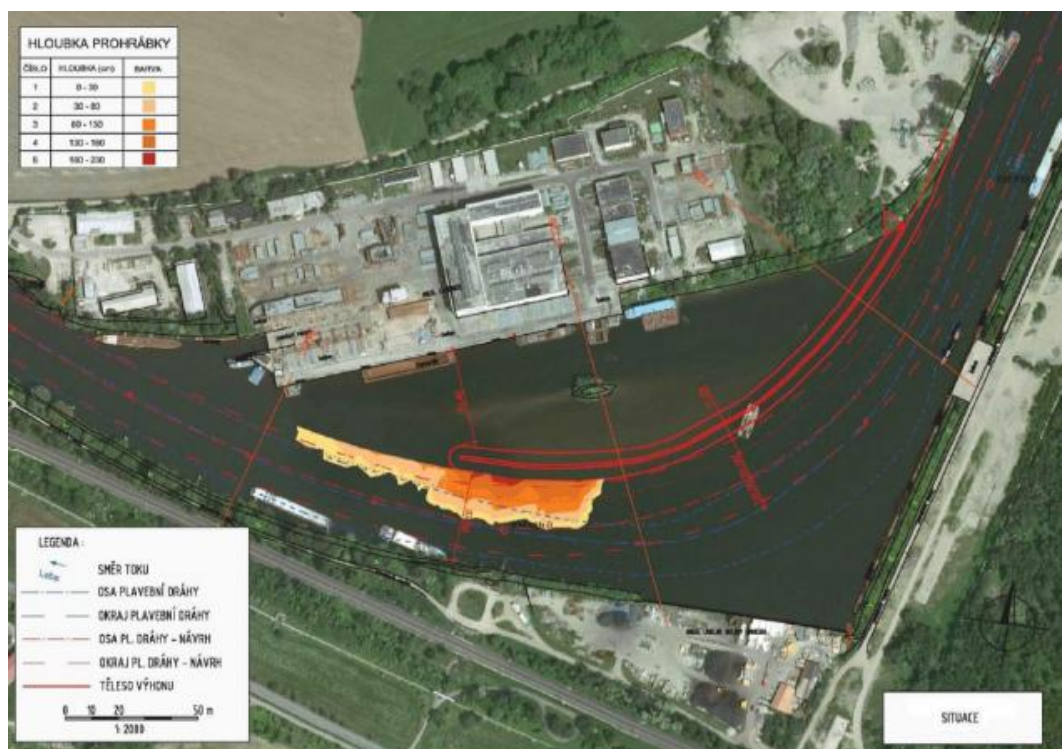
Cílem je stabilizace a zvýšení plavebních podmínek strategického úzkého místa sítě vodních cest při napojení na vodní cesty sítě Evropské unie, jež je posledním regulovaným úsekem vodních cest ČR, kde ponor závisí na aktuálním průtoku v řece. Vyřešení stabilních plavebních podmínek tohoto úseku je základním předpokladem pro širší uplatnění vodní dopravy v mezinárodních přepravách nákladů i v přeshraniční rekreační plavbě na celé labsko-vltavské vodní cestě zařazené do sítě TEN-T.

**Plavební stupeň Přelouč** – říční km 951,2 – 973,5, jez Přelouč až po konec vzdutí plavebního stupně v Pardubicích délky 22,3 km. Cílem série stavebních opatření je napojení

především na aglomerace Pardubic a Hradce Králové na vodní cestu a zkrácení dovozních vzdáleností pozemní dopravou do přístavů, ale i širší uplatnění rekreační plavby na celém úseku.

Součástí projektu je stabilizace plavebních podmínek v přístavu Chvaletice - snížení zanášení plavební dráhy výstavbou usměrňovací hrázky. Potřebnost projektu je svázána se splavněním do Pardubic, jež by bez stabilizace plavebních podmínek nebylo dostatečně funkční (obr. 9).

Obrázek 9 Stabilizace plavebních podmínek v přístavu Chvaletice



Zdroj (3)

Samotný stupeň Přelouč by vedl k překonání nesplavného úseku délky cca 2,5 km včetně spádu stávajícího jezu Přelouč pravobřežním laterálním kanálem délky 3,5 km s plavební komorou rozměrů 115 x 12,5 m, o celkovém spádu až 8,4 m (obr. 10).

Obrázek 10 Plavební stupeň Přelouč - vizualizace



Zdroj (3)

Součástí projektu je také odstranění nedostatečné hloubky a ponoru části zdrže Přelouč. V rámci toho dojde k dílčímu prohloubení dna v místech nedokončené úpravy koryta řeky na ponor 2,20 m.

V rámci úprav dojde k modernizaci silničního mostu přes Labe mezi Valy a Mělicemi (obr. 11), neboť stávající most neumožňuje bezpečnou plavbu lodí pod mostem díky úzkému a nízkému plavebnímu poli.

Obrázek 11 Silniční most přes Labe - vizualizace



Zdroj (3)

Projekt také obsahuje modernizaci plavebního stupně Srnojedy – stávající plavební komora na izolovaném úseku není technologicky vybavena na současné nároky plavby. V následující tab. 35 jsou informace k tomuto projektu.

Tabulka 35 Informace o projektu Plavební stupeň Přelouč

| Projekt                 | Podprojekty   | Stav       | Období  | Cena          |
|-------------------------|---|------------|---------|---------------|
| Plavební stupeň Přelouč | Stabilizace plavebních podmínek v přístavu Chvaletice | V přípravě | 2017-18 | 88 mil. Kč    |
|                         | Stupeň Přelouč II                                     | V přípravě | 2018-20 | 3 063 mil. Kč |
|                         | Úprava plavebních hloubek                             |            |         |               |
|                         | Modernizace silničního mostu                          | V přípravě | 2016-17 | 223 mil. Kč   |
|                         | Modernizace plavebního stupně Srnojedy                | V přípravě | 2018-19 | 418 mil. Kč   |

Zdroj (3)

**Plavební stupeň Děčín** - Plavební stupeň (obr. 12) bude umístěn v říčním kilometru 737,12 v těsné návaznosti na současný přístav Děčín – Loubí. Při levém břehu pod železniční trať Děčín – Dráždany je navržena plavební komora 200 x 24 m včetně horní a dolní rejdy. Řečiště zaujímá jezová část o třech polích hrazených ocelovými hydrostatickými sektory. Pohyblivá jezová konstrukce umožní normální vzdutí v jezové zdrži. Pro zachování migrace ryb a jiných živočichů přes jez se při obou březích vybudují rybí přechody a terestrické biokoridory. Při pravém břehu je navržen zcela mimořádný biokoridor šířky 30 m s kanálovým rybím přechodem. Požadovaných plavebních parametrů bude dosaženo jezovou zdrží od výjezdu z horní rejdy plavebního stupně až do prostoru Boletic. V projektu se počítá také s výstavbou malé vodní elektrárny se dvěma Kaplanovými turbínami, které mají plánovanou roční výrobu v průměrně vodném roce téměř 47 GWh. To představuje zhruba výkon pokrývající spotřebu elektřiny pro polovinu domácností v Děčíně. V následující tab. 36 jsou informace k tomuto projektu.

Tabulka 36 Informace o projektu Plavební stupeň Děčín

| Projekt               | Podprojekty  | Stav       | Období  | Cena          |
|-----------------------|--------------|------------|---------|---------------|
| Plavební stupeň Děčín | Stupeň Děčín | V přípravě | 2019-21 | 4 189 mil. Kč |

Zdroj (3)

Obrázek 12 Stavební stupeň Děčín



Zdroj (3)

**Zvýšení parametru Vltavské vodní cesty** – v rámci tohoto projektu dojde k rekonstrukci řady přemostění a dolního ohlaví plavební komory Hořín. Cílem je zajištění podjezdné výšky 7,0 m do Prahy - Holešovic a 5,25 m na zbývajících vodních cestě. Na plavebním kanále Vraňany – Hořín budou u 4 stávajících přemostění silnic a 1 železnice stávající 100 let staré mosty nahrazeny novými mosty s dostatečnou podjezdnou výškou, resp. 3 mosty budou zdvižné. Zároveň bude rozšířen vjezd do plavebního kanálu v místě staré uzavírky a mostu na 20 m. Na plavebním kanále Trója – Podbaba v Praze budou 2 stávající silniční mosty a 1 lávka zvýšeny do nové polohy vyhovující podjezdné výšce. V případě plavebních komor Hořín bude u velké plavební komory upraveno dolní ohlaví na zdvižné, včetně rozšíření vjezdu na 12 m, horní ohlaví bude rovněž rozšířeno na 12 m odpovídajících budoucí třídě Va.

Současně během tohoto projektu dojde k zvýšení ponorů na Vltavské vodní cestě na 2,2 m – doplňková stavební opatření v podobě prohrábek dna v několika kritických místech pro zvýšení plavební hloubky v celém úseku od Mělníka do přístavu Praha – Radotín. Dosaženo tak bude shodných parametrů jako na Labi, čímž se zlepší konkurenceschopnost osobní vodní dopravy na Vltavě.

V následující tab. 37 jsou informace k tomuto projektu.



Tabulka 37 Informace o projektu

| Projekt                                | Podprojekty             | Stav       | Období  | Cena                |
|--|-------------------------|------------|---------|---------------------|
| Zvýšení parametru Vltavské vodní cesty | Rekonstrukce přemostění | V přípravě | 2016-19 | 1 003 + 242 mil. Kč |
|  | Rekonstrukce ohlaví     |            |         |                     |
|  | Zvýšení ponoru          | V přípravě | 2016-17 | 308 mil. Kč         |

Zdroj (3)

**Dokončení Vltavské vodní cesty v úseku VD Hněvkovice – Týn nad Vltavou -** Projekt řeší překonání spádu VD Hněvkovice plavební komorou, jež byla stavebně realizována již v rámci výstavby přehradní hráze v 80. letech, nově uvedena do provozu v roce 2011. Druhým objektem je pevný jez Hněvkovice, kde je třeba vybudovat novou plavební komoru a modernizovat polovinu jezu na pohyblivý. U obou plavebních komor jsou budovány rejdy a mezi jezem Hněvkovice a Týnem nad Vltavou úprava koryta formou prohrábky.

Cílem tohoto projektu je odstranit problém s nesplavností tohoto úseku. V následující tab. 38 jsou informace k projektu.

Tabulka 38 Informace o projektu

| Projekt  | Podprojekty | Stav        | Období    | Cena        |
|--|-------------|-------------|-----------|-------------|
| Dokončení Vltavské vodní cesty v úseku VD Hněvkovice – Týn nad Vltavou |             | V realizaci | 2009-2016 | 628 mil. Kč |

Zdroj (3)

**Splavnost Berounky v Radotíně -** Vodní tok Berounka je sledovanou dopravně významnou využitelnou vodní cestou. V současnosti je schválená investiční akce - Splavnění Berounky v Radotíně. Projekt představuje výstavbu nového plavebního stupně Radotín s jezem a plavební komorou, jenž zajistí splavnost až do centra Radotína včetně Radotínských přístavů, na něž by navázalo následné řešení překonání spádu jezu Černošice s další plavební komorou. Investiční akce je součástí dlouhodobé strategie.

Dokončením jednotlivých projektů dojde k propojení jednotlivých úseků, zvýšení atraktivity tohoto druhu dopravy a zároveň dojde především k minimalizace největší slabé stránky tohoto druhu dopravy.

Dokončením projektů také dojde k zlepšení konkurenceschopnosti s ostatními druhy dopravy a zároveň také dojde k zvýšení potenciálu a možností. Především provozovatelé budou

mít víc příležitostí, jako je třeba i zlepšení mezinárodní osobní vodní doprava či propojení jednotlivých provozovatelů.

### 3.4 PROVOZNÍ DOBA PLAVEBNÍCH KOMOR

Některé plavební komory mají provozní dobu, která nevyhovuje provozovatelům osobní vodní dopravy. Tento problém je především na vltavské vodní cestě kdy část plavebních komor má provozní dobu 6 – 18 hod, výjimečně se tam objevují provozní doby 6:30 – 14:30 hod. Což je zřejmé i z následující tab. 39.

Tabulka 39 Provozní doby vybraných plavebních komor

| Plavební komora     | Provozní doba |
|---------------------|---------------|
| Pardubice, Srnojedy | 6:30 – 14:30  |
| Kostelec nad Labem  | 6:00 -18:00   |
| Lobkovice           | 6:00 -18:00   |
| Poděbrady           | 6:00 -18:00   |

Zdroj (20)

Především v pardubickém kraji je provoz plavebních komor značně omezen. V provozu jsou zde pouze plavební komory Pardubice a Srnojedy a to každý všední den v rozmezí 6:30 – 14:30 hod s povinností nahlásit proplutí několik dní předem. Provozovatelé jsou tak nuceni plánovat veškeré vyhlídkové trasy dopředu.

Provozovatelé jsou tak nuceni plánovat veškeré plavby dopředu a nemůžou plánovat spontánní akce.

Současně by provozovatelé uvítali modernizaci rejd plavebních komor. V rejdách řady plavebních komor chybí bezpečná čekací stání pro malá plavidla.

Tento problém především trápí provozovatelé osobní vodní dopravy na řece Morava u plavební komory Vnorovy, kde je obtížné a nebezpečné křížení.

### NÁVRH PRO ZLEPŠENÍ

U této problematiky by autorka navrhovala sjednocení provozních dob přes plavební sezónu a prodloužení provozní doby plavebních komor, především po dobu plavební sezóny, kdy zákazníci lákají i různé druhy večerních plaveb. Zároveň by doporučila odstranit povinnost hlásit proplutí několik dní předem. Provozovatelé by tam mohli na některých místech

provozovat neplánované trasy na objednávku. Zvýšil by se tak zájem zákazníků například o firemní akce či večírky na lodi, na základě jejich přání.

Současně by autorka doporučila modernizaci některých plavebních komor, došlo by tak i ke snížení času čekání a odbavení většího množství lodí.

### **3.5 OCHRANA PLAVIDEL PŘED POVODNĚMI**

Plavidla na vodní cestě při povodňových stavech, pokud nejsou řádně ukotvena ke spolehlivým vyvazovacím zařízením, představují významné riziko. Toto riziko je prakticky eliminováno výstavbou sítě bezpečných vyvazovacích zařízení, dostupných pro plavidla před nástupem povodně.

V minulosti byla realizována řada projektů modernizace úvazných zařízení pro ochranu plavidel za povodní, prakticky pokrývají celou síť vodních cest, nicméně existuje několik nedořešených lokalit.

#### **NÁVRH PRO ZLEPŠENÍ**

Autorka by doporučila modernizaci úvazných zařízení pro ochranu plavidel při povodních či vytvoření nových ochranných stání.

V rámci zlepšení ochrany proti povodním je důležité se především zaměřit na tyto nebezpečné lokality:

- Lovosice.
- Štěchovice.
- Vltavská vodní cesta.
- Labská vodní cesta.

**Lovosice** – Lovosice představují lokalitu, kde je potřebné zajistit zlepšení podmínek pro nouzové stání plavidel, neboť nejbližší ochranný přístav je Ústí nad Labem nebo Mělník. V případě ohrožení povodněmi lodě zůstávají v prostoru Lovosic, především z důvodu, že ostatní ochranné přístavy jsou velmi vzdálené a lodě by to nemuseli stihnout.

Pro zajištění lepší bezpečnosti při povodních autorka doporučuje optimalizaci ochranného stání, především optimalizace daleb. Úprava daleb pro bezpečné stání za povodní se jeví jako optimální a vhodné řešení, které umožní bezpečně přečkat i nejvyšší povodně.

**Štěchovice** – V této oblasti se jedná o stejný problém jako v přístavu Lovosice, kde ochranné přístavy jsou vzdálené, a při zasažení území povodněmi není toto místo chráněno. V rámci toho autorka doporučuje

**Vltavská vodní cesta** – Na tomto úseku je kritické místo lokalita Miřejovice, neboť vzdálenost 40 do nejbližšího ochranného přístavu je největší. V rámci toho autorka doporučuje vytvoření ochranného přístavu právě v tomto místě a současně modernizaci plavební komory Miřejovice. Propojením těchto dvou projektů by došlo k navýšení povodňové ochrany a zabezpečení nejenom plavidel na tomto toku, ale současně i možnost regulace vodního toku.

**Labská vodní cesta** – Kritickým úsekem je střední Labe mezi Mělníkem a Přeloučí, v rámci toho by autorka doporučila vytvoření ochranných stání na těchto lokalitách:

- Kostelec nad Labem, Lysá nad Labem, Klavary a Veletov.

## ZÁVĚR

Cílem této práce bylo na základě analýzy stávajícího stavu provozování osobní vodní dopravy v České republice navrhnout možnosti lepšího využití. V rámci práce byla nejdříve provedena analýza stávající situace provozování osobní vodní dopravy v České republice a to jak z hlediska infrastruktury, ale i z hlediska samotných provozovatelů.

Z analýz vyplývá několik problémů pro provozování osobní vodní dopravy.

Nejzásadnějším problémem jsou administrativní nařízení, ať už se jedná o nařízení ze strany státu nebo třeba i ze strany EU. Tyto nařízení jsou velice často pro provozovatele zmatečné či nesrozumitelné. V práci je doporučeno založení akčního programu s cílem udržitelné konkurenceschopnosti osobní vodní dopravy.

Dalším problémem jsou plavební komory, kde je největší problém jejich provozní doba, která je na některých úsecích poměrně krátká a je nutné objednat proplutí několik dní předem. Provozovatelé si musí tedy plavbu naplánovat několik dní předem. Pro odstranění těchto nedostatků je v práci navrženo prodloužení provozní doby plavebních komor

## SEZNAM POUŽITÝCH INFORMAČNÍCH ZDROJŮ

- (1) *Ročenka životního prostředí*, [online]. [cit. 2015-11-11]. Dostupné na (<http://www.vitejenazemi.cz/>)
- (2) *Sdružení JODI, Osobní plavba*, [online]. [cit. 2015-11-11]. Dostupné na (<http://www.plavba.cz/>)
- (3) *Ředitelství vodních cest ČR*, [online]. [cit. 2015-11-15]. Dostupné na (<http://rvccr.cz/>)
- (4) *CzechTrade, Portál pro podnikání a export*, [online]. [cit. 2015-11-15]. Dostupné na (<http://www.businessinfo.cz/>)
- (5) *Aptis media, Osobní lodní doprava a turistické přívozy v Česku a na Slovensku*, [online]. [cit. 2015-11-17]. Dostupné na (<http://www.lodnidoprava.unas.cz/>)
- (6) *Česká lodní doprava*, [online]. [cit. 2015-11-11]. Dostupné na (<http://www.cld.cz/uskladneni-lodi>)
- (7) *Pražská paroplavební společnost*, [online]. [Praha] [cit. 2015-11-17]. Dostupné na (<http://www.paroplavba.cz/>)
- (8) *Přívoz Kazín*, [online]. [cit. 2016-04-01]. Dostupné na (<http://www.privozkazin.cz/>)
- (9) *I. PLAVEBNÍ s.r.o.*, [online]. [cit. 2016-04-01]. Dostupné na (<http://www.1plavebni.cz/>)
- (10) *Osobní lodní doprava s.r.o.*, [online]. [cit. 2016-04-01]. Dostupné na (<http://www.oldvranov.cz/>)
- (11) *Oberelbische Verkehrsgesellschaft Pirna-Sebnitz*, [online]. [cit. 2016-04-01]. Dostupné na (<http://www.ovps.de/>)
- (12) *Novinky*, [online]. [cit. 2016-04-01]. Dostupné na (<http://www.novinky.cz/>)
- (13) *Bílá kniha*, [online]. [cit. 2016-04-01]. Dostupné na (<http://www.plavba.cz/>)
- (14) *Výroční zpráva 2014 – Povodí Labe*, [online]. [cit. 2016-18-02]. Dostupné na (<http://www.pla.cz/>)
- (15) *Státní plavební správa*, [online]. [cit. 2016-18-03]. Dostupné na (<http://plavebniurad.cz>)
- (16) *Labská plavební*, [online]. [cit. 2016-18-03]. Dostupné na (<http://www.labskaplavebni.cz>)
- (17) *Ministerstvo zemědělství*, [online]. [cit. 2016-18-03]. Dostupné na ([http://eagri.cz/public/web/file/388899/Strucne\\_o\\_vode.pdf](http://eagri.cz/public/web/file/388899/Strucne_o_vode.pdf))

- (18) *Povodí Ohře*, [online]. [cit. 2016-10-05]. Dostupné na (<http://www.poh.cz>)
- (19) *Berounka*, [online]. [cit. 2016-10-05]. Dostupné na (<http://www.berounka.cz>)
- (20) *Labsko – vltavský informační systém*, [online]. [cit. 2016-10-05]. Dostupné na (<http://www.Lavdis.cz>)
- (21) *Český hydrometeorologický ústav* [online]. [cit. 2017-01-05]. Dostupné na (<http://www.poh.cz>)
- (22) *Povodí Vltavy* [online]. [cit. 2017-01-05]. Dostupné na (<http://www.pvl.cz>)
- (23) *NAIDES* [online]. [cit. 2017-01-05]. Dostupné na (<http://www.naiades.info>)
- (24) *Ministerstvo dopravy*, [online]. [cit. 2017-01-05]. Dostupné na ([www.mdcz.cz/](http://www.mdcz.cz/))
- (25) *Osobní doprava (2001) - UNIVERZITA PARDUBICE*, 170 str., ISBN 80-7194-320-7

# SEZNAM PŘÍLOH

Příloha A: Dotazník



## **PŘÍLOHY**

Příloha A: Dotazník

- 1) Problémy a nepříjemné situace, s kterým se setkáváte při provozování osobní vodní dopravy na Všem území.
  
- 2) Názor na současný vodní stav v České republice.
  
- 3) Nápadů a tipů na zlepšení současné situace.
  
- 4) Stav současného vodního parku.

Zdroj (autor)

