



**CENTRAL
EUROPE**
COOPERATING FOR SUCCESS.



EUROPEAN UNION
EUROPEAN REGIONAL
DEVELOPMENT FUND

1CE055P2 - SoNorA



O3.4.5 Studie proveditelnosti: Přístaviště v Ústí nad Labem

Work Package	WP3 - Transport Network Flow Optimisation				
Action	Feasibility study: Port in Usti nad Labem on the river Labe				
Author	PP10 – Ústecký kraj Provider: AZCONSULT [®] spol. s r.o.				
Version	1	Date	30.06.2010	Status	final

Obsah

1	Celkové shrnutí	4
2	Úvod.....	4
2.1	Historie osobní lodní dopravy v Ústí nad Labem.....	5
2.2	Osobní vodní doprava v České republice	7
2.1.1	Lokality využívané pro osobní vodní dopravu	7
3	Obsah a cíle.....	8
3.1	Očekávaný dopad na síť SoNorA.....	8
4	Rozsah výstupu	9
5	Význam pro síť SoNora	9
5.1	Propojení s dalšími výstupy	9
6	Podklady.....	10
7	Řešený problém.....	11
8	Metodika a přístup k řešení.....	11
8.1	Data	11
8.1.1	Zdroje a jejich dostupnost	11
8.1.2	Formát dat	12
8.2	Indikátory	12
9	Politika a akční plán.....	12
9.1	Investice do vodních cest v ČR.....	12
10	Kritické faktory.....	15
11	Identifikace dalších kroků.....	15
12	Výsledky	18
12.1	Vyhodnocení průzkumu provozovatelů a cestujících.....	18
12.1.1	Provozovatelé.....	18
12.1.2	Průzkum cestujících	18
12.2	Analýza možných scénářů	24
12.2.1	Stávající přístaviště	24

12.2.2	Plánovaná přístaviště osobní lodní dopravy v Ústí nad Labem	25
12.2.3	Navržení nových přístavišť v Ústí nad Labem	27
12.3	Technická analýza	30
12.3.1	Lokalita centrum	30
12.3.2	Lokalita Brná.....	31
12.4	Provozovatelé osobní lodní dopravy	33
12.4.1	Současní provozovatelé osobní lodní dopravy v Ústí nad Labem	33
12.4.2	Potenciální provozovatelé osobní lodní dopravy v Ústí nad Labem	40
12.5	Zlepšení plavebních podmínek pod VD Střekov	40
12.6	Finanční a ekonomická analýza.....	45
12.7	Analýza sociálních a environmentálních dopadů	46
12.8	Význam a dopad	46
12.9	Přidaná hodnota a očekávané přínosy.....	46
13	Závěrečné shrnutí.....	47
14	Přílohy.....	48
14.1	Situace rozmístění přístavišť v úseku Mělník – Hřensko	48
14.2	Plánovaná kotviště pro osobní lodní dopravu v Ústí nad Labem	48
14.3	Kotviště Ústí nad Labem – centrum	48
14.4	Kotviště Ústí nad Labem – Brná	48
14.5	Varianta umístění přístavního můstku – lokalita centrum.....	48
14.6	Schematický vzorový řez přístavištěm pro osobní lodní dopravu.....	48
14.7	Schematický půdorys přístavištěm pro osobní lodní dopravu.....	48
14.8	Dotazník č.1o osobní lodní dopravě	48
14.9	Dotazník č.2o osobní lodní dopravě	48
	Použitá literatura	49

1 Celkové shrnutí

Hlavním cílem této studie je nalézt vhodné místo pro výstavbu přístavní infrastruktury ve městě Ústí nad Labem a vyhodnotit potenciál osobní lodní dopravy na řece Labi. Řeka Labe je přirozený turistický koridor, kudy proplovává řada osobních lodí. Jelikož ve městě Ústí nad Labem existuje pouze jediné přístaviště a toto přístaviště/kotviště není situováno v centru města, nezastavují ve městě větší osobní lodě. Z tohoto důvodu se Ústecký kraj rozhodl společně s městem Ústí nad Labem zpracovat tuto studii.

Z pohledu rozvoje cestovního ruchu je optimálním řešením zařízení přístaviště v centru města, kde ale nejsou pro přístaviště stoprocentně vhodné podmínky. Druhou navrženou lokalitou je přístaviště v městské části Brná v blízkosti cyklistické stezky a termálních lázní. I tady se zvažoval zejména přínos pro rozvoj cestovního ruchu. Osobní vodní doprava má vysoký turistický a finanční potenciál a je proto nejvyšší čas začít s jejím rozvojem.

Součástí této studie je dokumentace k územnímu řízení. Tato dokumentace definuje technické podmínky pro výstavbu a zařízení vytipovaných lokalit. Dokumentace může také sloužit jako podklad nebo příloha při podání projektové žádosti o finanční prostředky z vnějších zdrojů.

Další důležitou částí této studie je dotazníkové šetření mezi uživateli osobní lodní dopravy, potenciálními uživateli a mezi návštěvníky města Ústí nad Labem a jeho občany. Toto šetření se zaměřilo především na jejich potřeby, jestli znají lodě, které se plaví po Labi, jestli znají poskytovatele služeb, jestli již využili osobní lodní dopravu atd. Výsledky šetření byly využity pro zlepšení služeb na lodích a zlepšení poskytovaných informací o osobní lodní dopravě.

2 Úvod

Existence města Ústí nad Labem byla vždy spjata s řekou Labe. Toto vzájemné propojení ještě zesílilo v průběhu 19. století, kdy s postupným růstem objemu labské přepravy dochází k pozvolné přeměně Ústí n. L. v největší český přístav. V průběhu šedesáti let byl tak vybudován komplex, který neměl obdoby v rámci celé rakouské monarchie a Ústí n. L. objemem své roční překládky se stalo největším nejen říčním, ale i absolutně, přístavem Rakouska-Uherska, který předčil objemem roční překládky i největší rakousko-uherský námořní přístav - Terst. Je sice pravda, že daleko největší položkou v překládce bylo hnědé uhlí, ale zejména od 90. let 19. stol. se výrazně zvyšovala s růstem průmyslové výroby ve městě a okolí i překládka surovin a hotových výrobků. Labská přeprava se tak stala fenoménem, který výrazně ovlivňoval hospodářský život města, a to i přesto, že v této době bylo

Ústí n. L. již velice důležitou železniční křižovatkou. Ukázalo se totiž, že výhody plavby po ekonomické stránce jsou nesporné, což se projevovalo především při přepravě na větší vzdálenosti. Dosah železnice byl značně omezen výší přepravních tarifů, takže vodní doprava, v níž převládala dálková přeprava, mohla železnici u určitých druhů zboží úspěšně konkurovat. Proto se také plavba orientovala především na ty druhy zboží, které snesly dlouhodobou přepravu - uhlí, cukr, stavebniny, suroviny, dřevo.

K přeměně přirozeného labského toku do dnešní podoby jako toku regulovaného a do značné míry uměle přetvořeného docházelo postupně po dobu více než sta let a vycházelo z postupně se prosazujícího principu, že Labe je důležitá dopravní tepna, která jako jediná spojuje české země s mořem. Z tohoto principu vycházely všechny úpravy řeky, které směřovaly k odstranění překážek omezujících plavbu a k postupnému prohlubování jejího řečiště. Tyto snahy o vytvoření optimálních plavebních podmínek na Labi vyvrcholily grandiózním plánem kanalizace toků Vltavy a Labe na úseku mezi Prahou a Ústím n. L. Tento projekt se začal realizovat od roku 1896 a byl dokončen v roce 1936 dobudováním Masarykových zdymadel pod Sřekovem.

2.1 Historie osobní lodní dopravy v Ústí nad Labem

Toku Labe se však nevyužívalo pouze pro nákladní přepravu. Při zahájení paroplavby na českém toku Labe byly parníky určeny výlučně k přepravě osob. A osobní přeprava se stala neodmyslitelnou součástí labské dopravy, a vlastně jí zůstala dodnes, i když v daleko menším rozsahu. Její počátky spadají do 40. let 19. století a jsou spjaty s paroplavební společností Johna Rustona a J. Andrewse, kteří od května 1841 provozovali osobní přepravu v úseku Obříství u Mělníka - Drážďany třemi parníky: Bohemia, Germania a Constitution. Souběžně s nimi zahájila provoz i saská společnost (Sächsische Dampfschiffgesellschaft), jejichž parníky (Konigin Maria, Prinz Albert atd.) končily v Ústí n. L. Mezi oběma společnostmi byl veden ostrý konkurenční boj, který byl ukončen v roce 1851, kdy saská společnost odkoupila Rustonovu společnost a až do roku 1945 se stala monopolním provozovatelem osobní dopravy na úseku z Drážďan až po Mělník.

Osobní lodní přepravy po Labi se nijak výrazněji nedotklo ani zahájení železniční přepravy po obou březích Labe. Počet přepravovaných osob až do 1. světové války neustále stoupal a maxima dosáhl kolem přelomu století. V průběhu doby se však přece jenom charakter osobní přepravy změnil: jestliže v prvních letech sloužila osobní doprava prakticky výlučně k účelové přepravě osob jako nový rychlejší dopravní prostředek, pak po zahájení železniční dopravy a jejím rozvoji labská osobní přeprava získala

spíše charakter rekreační: plavby krásným labským údolím lákaly množství romanticky založených osob, pro různé spolky a školy sloužily parníky ke společným výletům, byly pořádány různé zvláštní plavby při příležitosti různých velkých výstav, trhů či spolkových slavností. Vedle toho si plavba alespoň částečně uchovala i svou přepravní funkci, hlavně pro obce ležících na březích Labe, jejichž obyvatelé používali parníků převážně k přepravě zboží na trhy ve městech.

Zastávky parníků byly prakticky ve všech obcích, ale hlavní proud cestujících směřoval do velkých měst a rekreačních středisek. Na českém toku Labe se největší počet cestujících soustředil právě do Ústí n. L. Přitom se nejednalo o zanedbatelný počet, protože např. v desetiletí před 1. světovou válkou přijelo nebo odjelo z Ústí n. L. průměrně přes čtvrt milionu osob ročně, což bylo 40 - 50 % všech osob přepravených parníky na českém úseku Labe.

OBRÁZEK 1: PARNÍK BOHEMIA POD HRADEM STŘEKOVEM



zdroj: Dějiny města Ústí nad Labem

2.2 Osobní vodní doprava v České republice

V České republice se v současnosti dostává osobní vodní dopravě většího významu než vodní dopravě nákladní a to především kvůli snaze ekologických aktivistů o likvidaci rejdařství v ČR. Renesance osobní dopravy velmi napomáhá turistickému rozvoji oblastí se splavnými vodními toky či velkými přehradními nádržemi.

2.1.1 Lokality využívané pro osobní vodní dopravu

Osobní doprava je provozována především v oblastech se silnou historickou tradicí, ale do popředí vstupují i regiony, v nichž byla v době socialismu osobní doprava zanedbávána i přes výrazný potenciál.

Mezi lokality kde se osobní lodní doprava do života obyvatel a turistů nejvýrazněji zapisuje, patří především Hlavní město Praha se svým okolím, Baťův plavební kanál, oblasti podél dolního Labe a vodní plochy přehradních nádrží.

Následující tabulky rozdělují využitelné vodní cesty a vodní plochy pro osobní lodní dopravu dle účelu plavby:

TABULKA 1: VODNÍ CESTY V ČR PRO VELKOU PLAVBU DLE KATEGORIÍ:

Dolní LABE	kat. Va	109 km
Střední LABE	kat. IV	102 km
Dolní VLTAVA	kat. IV	91 km
BEROUNKA	kat. IV	1 km
CELKEM		303 km

TABULKA 2: VODNÍ CESTY V ČR PRO MALOU PLAVBU A OSOBNÍ DOPRAVU

VLTAVA	Střední	kat. I	148,1 (131,5 splavných)
VLTAVA	Nádrž Lipno	-	4780 ha
LABE	Přelouč-Kunětice	-	22,3 km
MORAVA	Baťův kanál	kat. 0	55 km
Ostatní nádrže a vodní cesty			

Mezi ostatní vodní cesty a nádrže patří:

Lužnice: od Kolodějí nad Lužnicí po ústí do Vltavy

Otava: od Kavkovny po ústí do Vltavy

Sázava: od Pikovic po ústí do Vltavy

přehradní nádrže (15), rybníky (3), Máchovo jezero, Vodní plocha Velké Žernoseky

3 Obsah a cíle

Labsko-vltavská vodní cesta zajišťuje v ČR propojení na evropské vnitrozemské vodní cesty. Řeka Labe je součástí transevropského koridoru IV a mezinárodní trasy E20 (podle AGN – Evropské dohody o hlavních vnitrozemských vodních cestách s mezinárodním významem) a to až do přístavů v Chvaleticích a Pardubicích. Ústředním cílem je zlepšení plavebních podmínek na řece Labi z Hřenska do Ústí nad Labem Střekova a sjednotit plavební úroveň s úrovní v sousedním Německu. Cílem zájmových skupin je zlepšit plavební podmínky na dolním Labi. Tento cíl je v souladu s cíli dopravní politiky EU a ČR¹.

3.1 Očekávaný dopad na síť SoNorA

Přístavní infrastruktura ve městě Ústí nad Labem nemá přímý dopad na projekt SoNorA, ačkoli leží na řece Labi, které důležitost pro severojižní osu nelze odepřít. Přístaviště navržená ve městě Ústí nad

¹ Národním dokumentem je „Politika územního rozvoje ČR 2008“ schválená 20. července 2009. Postoj ČR k vnitrozemským vodním cestám je zmíněn v AGN a TEN-T smlouvách. Ve všech ujednáních, ve kterých se mluví o budoucnosti vodních cest v ČR, je zmíněn i vztah ke kanálu Dunaj – Odra – Labe.

Labem jsou určena pouze pro osobní lodní dopravu, kterou využívají zejména místní obyvatelé pro výlety do okolí nebo turisté z regionu a jeho okolí např. ze Saska. Počty přepravovaných osob nejsou tak vysoké, aby měly větší význam pro severojižní osu. V případě realizace obou navržených přístavišť bude dopad v podstatě pouze směrem k doplnění infrastruktury vodní dopravy.

4 Rozsah výstupu

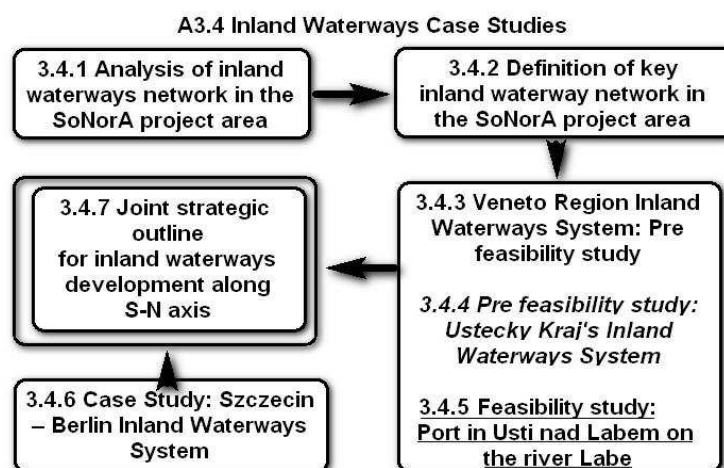
Tento výstup má pouze místní význam. Zabývá se osobní vodní dopravou na řece Labi a v jejím okolí.

5 Význam pro síť SoNora

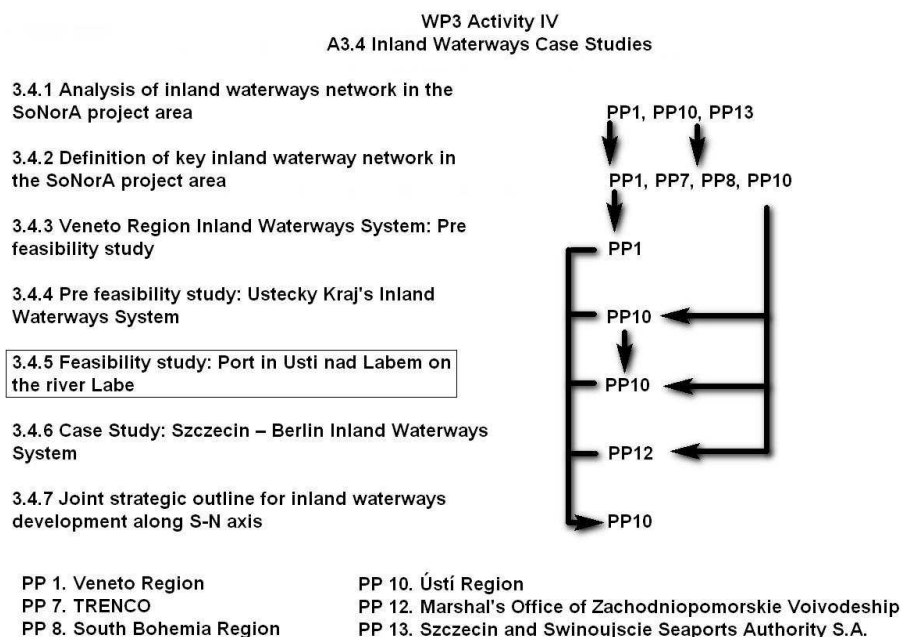
5.1 Propojení s dalšími výstupy

Na obrázku je vidět, že zpracovávaná studie je nedílnou součástí projektu SoNorA. Jejím podkladem je výstup 3.4.1 „Analýzy vnitrozemských vodních cest v projektové oblasti SoNorA“ a výstup 3.4.2 „Definice klíčových vnitrozemských vodních cest v projektové oblasti SoNorA“, jejichž cílem bylo dohodnout se s ostatními zapojenými regiony na společných tématech. Výstup přispěje k závěrečnému výstupu 3.4.7 „Společný strategický návrh pro rozvoj vnitrozemských vodních cest podél severojižní osy“, který sumarizuje poučení z aktivity 3.4 „Případové studie k vnitrozemským vodním cestám“.

OBRÁZEK 2: PROPOJENÍ S OSTATNÍMI PROJEKTOVÝMI VÝSTUPY



OBRÁZEK 3: PROPOJENÍ S AKTIVITAMI OSTATNÍCH PROJEKTOVÝCH PARTNERŮ



6 Podklady

Důležité aspekty pro rozvoj osobní vodní dopravy v Ústí nad Labem:

- Dostavba plánovaných vodních děl Děčín a Malé Březno mezi státní hranicí a vodním stupněm Sřekov pro zajištění stálých plavebních podmínek v letních měsících, kdy je poptávka po osobní vodní dopravě nejvyšší, ale plavební podmínky nejhorší.
- Dostavba stálého kotviště se související infrastrukturou pro doplnění pitné vody, elektřiny, paliva.
- Dostavba kotviště v centru města.

V rámci této studie byly dva z těchto aspektů vyřešeny. Součástí této studie je dokumentace k územnímu rozhodnutí pro dvě kotviště ve městě Ústí nad Labem. Jedním je plovoucí molo v centru města bez další infrastruktury a druhým je stálé molo v městské části Brná, jehož součástí bude už i požadovaná infrastruktura. Otázkou je způsob financování výstavby obou kotvišť.

Výstavba vodního stupně není zatím realitou a výstavba vodního díla v Malém Březně je zatím odvolána. Projekt vodního díla Děčín má stále určitou šanci na realizaci, ale do této doby nebylo vydáno pozitivní stanovisko v procesu EIA.

7 Řešený problém

Nevhodné plavební podmínky

Úsek řeky Labem mezi plavebním stupněm Sřekov a státní hranicí s Německem je posledním problematickým úsekem na splavné části řeky Labe.

Malou hloubku vody v říčním korytu v období nižších průtoků způsobuje zejména vyšší stoupání. Během 19. století byla tato část řeky upravena příčnými a podélnými hrázemi naplánovanými pro tzv. „střední vodu“, což znamená, že optimální plavební podmínky jsou pouze při dostatečné vodní hladině. Tyto úpravy nestačí během letních měsíců, kdy je nedostatek vody.

Snahy pro úpravu tohoto úseku řeky pro tzv. „střední vodu“, což znamená pro období s nižší hladinou vody a nižšími průtoky, vždy narážejí na potřebu prohloubení koryta v plavební dráze a usměrnění toku do plavební dráhy. Tyto úpravy významně posilují rychlost průtoku, která pak znesnadňuje manévrování a bezpečnost lodí a v případě plavby proti proudu výrazně prodražuje plavbu.

Chybějící infrastruktura

Město Ústí nad Labem stále nemá adekvátní přístaviště pro osobní vodní dopravu, které by pokrylo veškeré požadavky na infrastrukturu jako např. místo pro stání lodí, čerpací stanici pohonných hmot atd., která je potřeba pro provoz osobních lodí. V současnosti zahajují osobní lodě svoji plavbu v jiných městech, kde tato infrastruktura nechybí.

8 Metodika a přístup k řešení

8.1 Data

8.1.1 Zdroje a jejich dostupnost

- *Dějiny města Ústí nad Labem* (autor: Vladimír Kaiser a kol.)
- *Manipulační řád VD Masarykovo zdymadlo Střekov na Labi* (Rammy 2001)
- *Kotviště pro osobní vodní dopravu na dolním Labi* (AZ Consult 2009)

- *Mapa osobní lodní dopravy a turistických přívozů ČR* (Sdružení provozovatelů osobní lodní dopravy, o.s. 2009)
- *Základní a kalibrovaná data nutná pro kalkulaci soběstačnosti projektů vodních cest využitelná pro vnitrostátní obchod*, ŘVC ČR, 2005
- *Vyhodnocení dopravních toků na řekách ovlivněných Děčínským plavebním stupněm*, Ing. Ptáček, 2006
- *Zlepšení navigačních a plavebních podmínek na řece Labi v úseku začínajícím ve městě Ústí nad Labem a končícím na statní hranici ČR/Německo – Děčínský plavební stupeň*, ŘVC ČR, 2009

8.1.2 Formát dat

Data byla získána ve formě tabulek z Ředitelství vodních cest a z Českého statistického úřadu. Dále byla využita data Ministerstva dopravy ČR. Data od soukromých podniků byla získána prostřednictvím dotazníků.

8.2 Indikátory

Hlavní indikátory výstupu jsou:

- dokumentace pro územní rozhodnutí ke kotvišti Ústí nad Labem - centrum a Ústí nad Labem – Brná,
- výstupy z dotazníkového šetření mezi pasažéry a poskytovateli vodní dopravy v Ústí nad Labem a okolí,
- lokalizace vhodných míst pro případná další kotviště pro osobní lodní dopravu v Ústí nad Labem a okolí.

9 Politika a akční plán

9.1 Investice do vodních cest v ČR

Do vodních cest v České republice bylo v posledních letech investováno značné množství prostředků ke zlepšení infrastruktury nákladní, ale i osobní vodní dopravy. Po nástupu finanční krize byly však doposud nerealizované projekty na neurčitou dobu pozastaveny, nikoliv však zrušeny. Nejvýznamnější projekty osobní vodní dopravy jsou vyjmenovány zde:

Baťův plavební kanál

Baťův plavební kanál je od roku 1995 zařazen zákonem 114/95 Sb. mezi dopravně významné využívané vodní cesty. Dnes je jedním z hlavních turistických lákadel oblasti na Moravě mezi Kroměříží a Hodonínem. Stále rostoucí obliba vodní turistiky přivádí čím dál více turistů nejen z České republiky, ale i ze zahraničí. Nedávno byla dobudována přístaviště Uherské Hradiště a Napajedla – Pahrbek, nových přístavišť tak bude celkem 11. Ředitelství vodních cest ČR připravuje další akce za zhruba 11,5 mil. EUR, ve kterých jsou zahrnuty i záměry prodloužení splavnosti do Hodonína a Kroměříže.

K prodloužení vodní cesty do Kroměříže je nutné vybudovat plavební komoru na jezu Bělov. Komora umožní proplavování turistických plavidel a malých osobních lodí. Výstavbou bude umožněno napojení turistického centra Kroměříže na atraktivní rekreační vodní cestu a rozšíření využití turistického potenciálu celého území ležícího podél Baťova kanálu a řeky Moravy.

Na jižním konci rekreační vodní cesty Baťova kanálu je přirozeným cílem město Hodonín. Pro jeho dosažení je třeba prodloužit vodní cestu od Rohatce vodním tokem Radějovka až k ústí do řeky Moravy. Hladina Moravy je od ústí Radějovky k jezu Hodonín vzdouvána stávajícím jezem Hodonín a řeka je v tomto úseku splavná. U stávajícího jezu na Radějovce bude vybudována plavební komora.

Dokončení vltavské vodní cesty v úseku České Budějovice – Týn n/Vlt.

Jedná se o soubor 14 samostatných staveb na území Jihočeského kraje ve 3 investičních záměrech (České Budějovice – Hluboká nad Vltavou, Hluboká n/Vlt. – Hněvkovice, Hněvkovice – Týn nad Vltavou).

Stavební práce byly zahájeny v roce 2008 a jsou plánovány do roku 2013. Vodní cesta je upravována pro návrhová plavidla délky 38,5 m, šířky 5,05 m, ponoru 1,3 m, (třída I pro plavidla do nosnosti 300 t) tj. pro rekreační plavbu. V cílovém stavu bude možné ponor lodí zvýšit na 2,2 m s využitelností pro přepravu zboží. Prohloubením dna a vybavením jezů novou technologií pro manipulaci dojde ke zlepšení protipovodňové ochrany a zvýšení bezpečnost provozu za vyšších vodních stavů. Mezi nejvýznamnější projekty patří především vybudování přístaviště v Českých Budějovicích, rekonstrukce jezu a vybudování plavebních komor České Vrbné a Hněvkovice, vybudování komor na jezu Hluboká a VD Hněvkovice a zvýšení podjezdové výšky na silničním mostu v Týně nad Vltavou.

Celková délka nově splavněných úseků s návazností na nádrž vodního díla Orlík činí 32,7 km. Akce bude částečně spolufinancována z EU prostřednictvím Operačního programu Doprava. Náklady budou činit cca 77 mil. EUR.

Výstavba lodních zdvihadel Slapy a Orlík

Zdvihadla na vodních dílech ve Středočeském kraji umožní překonání přehrad Slapy a Orlík, největší omezení na řece Vltavě mezi Prahou a Českými Budějovicemi. Zatímco na Orlíku se jedná o dovybavení vodního díla strojní částí zdvihadla, které nebylo osazeno při stavbě přehrady, na Slapech jde o úkol nepoměrně rozsáhlejší. Na slapské přehradě je uvažováno s vybudováním šikmého zdvihadla na pravém břehu řeky s architektonickým řešením. Bude vybudováno moderní zařízení, které umožní lodím překonání 67,5 m vysokého rozdílu hladin. Lze předpokládat, že se jako jedinečná stavba nejen v České republice, ale v celé střední Evropě stane turistickou atrakcí a společně s rozvojem rekreační plavby přispěje ke zvýšení atraktivity celého regionu. Obě akce mají být realizovány do r. 2014, ale vzhledem k právě probíhající finanční krizi se tento termín zdá jako nereálný.

Menší investiční akce ŘVC ČR

Prudký rozvoj osobní vodní dopravy na dolním Labi bude hlavním investorem vodní dopravy v ČR podpořen výstavbou několika kotvišť v obcích na dolním Labi mezi Ústím nad Labem a Roudnicí nad Labem. Tato investiční akce byla plánována na rok 2010, avšak byla pozastavena z důvodu nedostatku finančních prostředků. Kotviště jsou navržena v těchto lokalitách:

Dolní Zálezly – molo pevné

Libochovany – molo pevné

Lovosice – molo plovoucí

Litoměřice – molo plovoucí

Nučnice – molo pevné

Libotenice – molo pevné

Kotviště jsou plánována pro návrhové plavidlo o délce až 110 m.

10 Kritické faktory

Hlavním kritickým faktorem pro osobní vodní dopravu v Ústí nad Labem a okolí je především výstavba nejnutnější infrastruktury pro tento druh dopravy, výstavba dvou zdří pro zajištění plavebních podmínek a obecně napojení na ostatní druhy dopravy nebo turistické atraktivita a služby v okolí vodní cesty.

Součástí této studie je dokumentace pro územní řízení pro kotviště v městském centru a v městské části Brná. Kotviště v městské části Brná je navrženo s veškerou potřebnou infrastrukturou pro obsluhu osobní vodní dopravy. Celkové náklady na obě kotviště jsou odhadovány na 600 000 EUR. Přímé finanční výnosy z této investice nelze očekávat. Pozitivní přínosy jsou až druhotné a to pro cestovní ruch v Ústeckém kraji, prostřednictvím nových pracovních příležitostí a díky vzrůstu nabídky turistických aktivit.

11 Identifikace dalších kroků

Možnou perspektivou osobní lodní dopravy je i její zahrnutí do systému integrované dopravy. Lodní doprava v Ústí nad Labem může být využívána pro spojení městských částí v odlehlých lokalitách města nacházejících se při obou březích řeky Labe. Spojení těchto čtvrtí je doposud realizováno pouze přemostěním řeky v centrální části města.

Přívoz Neštěmice – Svádov byl využíván do povodní v srpnu 2002, poté již nebyl obnoven.

V budoucnosti budou linky plující pod Labskou paroplavební společností zařazeny do systému IDOS a provozovány jako pravidelná linková doprava pod číselným značením 80x. Tyto linky jsou časově synchronizovány s ostatními druhy osobní přepravy a je zde možnost využití slev pro držitele jízdenky REGIONet Elbe – Labe.

Ucelený systém přepravy s časovou návazností a využitím jednoho druhu přepravních průkazů doposud není využit.

Lodní doprava v integrovaném dopravním systému je zařazena v mnoha regionech v Evropě, pro ukázkou jsou níže uvedeny dva systémy provozované v blízkosti města Ústí nad Labem.

PID (Pražská integrovaná doprava)

Pražská integrovaná doprava je integrovaný dopravní systém zahrnující metro, tramvaje, železnici, městské a příměstské autobusové linky, lanovou dráhu na Petřín, několik přívozů a síť parkovišť P+R.

Zasahuje na území hlavního města Prahy a okresů Středočeského kraje Praha-východ, Praha-západ, Mělník, Beroun, Příbram, Kladno, Kolín, Kutná Hora, Benešov, Mladá Boleslav a Nymburk.

Integrace spočívá v zavedení jednotného tarifu, smluvních přepravních podmínek, číslování linek, některých součástí informačního systému pro cestující, v projektování linkového vedení, návazností a prokladů mezi spoji různých linek a druhů dopravy a v jednotném systému uzavírání smluv o dotování dopravy s dopravci.

Do nabídky vodní dopravy zde patří především systém přívozů v hlavním městě. Dále pak jsou využity osobní lodě při výpadku ostatních druhů dopravy v okolí řeky Vltavy. V roce 2008 nahrazovaly osobní lodě tramvajovou dopravu v úseku pod vyšehradským tunelem a v roce 2005 zajišťovaly náhradní dopravu v úseku Davle – Štěchovice.

OBRÁZEK 4: LINKY PID (LODNÍ DOPRAVA MODROU BARVOU)



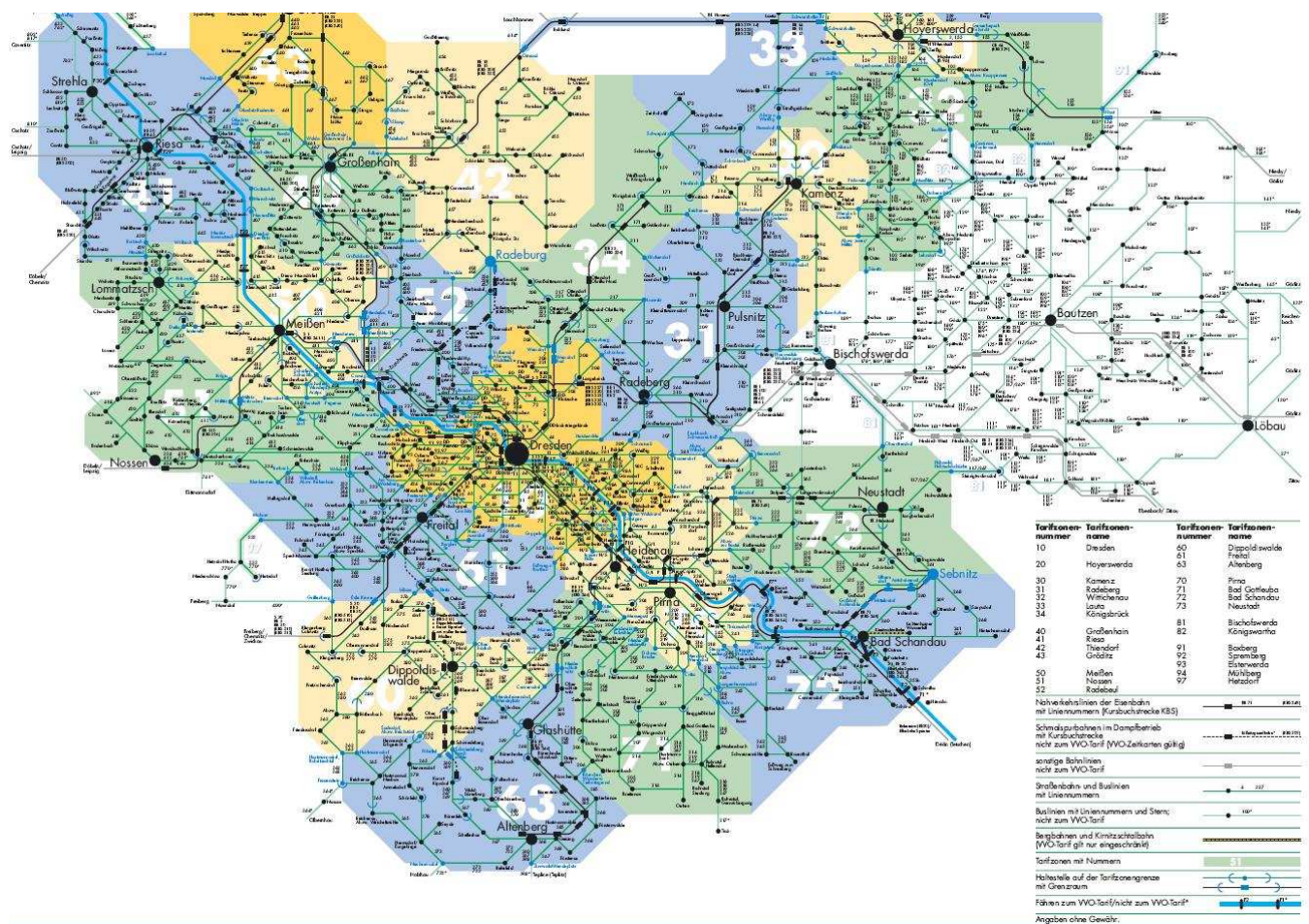
zdroj : www.ropid.cz

VVO - VerkehrsVerbund Oberelbe (System integrované dopravy Horního Polabí)

VVO je integrovaný dopravní systém, který působí na území Spolkové země Sasko, především pak v oblasti Drážďan. Jeho úkolem je integrovat dopravce, kteří působí v regionu, do jedné společné plošné nabídky dopravy. Výsledkem je jízdní řád sladěný se všemi partnery v systému.

Do nabídky vodní dopravy je zde zařazeno 19 přívozů, řada osobních motorových lodí a parníků a speciální lodní taxi zajištěné rychlými motorovými čluny.

OBRÁZEK 5: LINKY VVO



zdroj : www.vvo-online.de

12 Výsledky

12.1 Vyhodnocení průzkumu provozovatelů a cestujících

12.1.1 Provozovatelé

V rámci této studie byli poptáni dva největší provozovatelé osobní lodní dopravy v okolí Ústí nad Labem, Labská plavební společnost se sídlem v Děčíně a Labská paroplavební společnost se sídlem v Litoměřicích.

Oba dva provozovatelé vyjádřili své požadavky, které se od sebe v obou případech příliš nelišily.

Jsou to zejména:

- Vybudování obou dříve plánovaných vodních děl (VD Děčín a VD Malé Březno) mezi státní hranicí a VD Střekov kvůli zajištění stálých plavebních podmínek především v letních měsících, kdy je poptávka po osobní lodní dopravě největší, zatímco plavební podmínky nejhorší
- Vybudování stálého kotvení se zázemím pro možnost doplnění pitné vody, elektrické energie a paliva v lokalitě Ústí nad Labem
- Vybudování kotviště v lokalitě centra Ústí nad Labem

V rámci této studie byly dva ze tří požadavků částečně vyřešeny. Součástí této studie je dokumentace k územnímu rozhodnutí 2 kotvišť v lokalitě Ústí nad Labem, a to plovoucí molo centrum bez zázemí a pevné molo Brná, které bude vybudováno s požadovaným zázemím. Otázkou zůstává financování obou zmiňovaných kotvišť, které doposud není dořešeno.

Vybudování obou plavebních stupňů již v dnešní době není reálné. Stupeň Malé Březno byl zrušen koncem první dekády nového tisíciletí. Projekt na plavební stupeň Děčín má v dnešní době stále šanci na provedení, ale doposud nezískal kladné vyřízení dopadu na životní prostředí (EIA), i když projektové a inženýrské práce probíhají od počátku 90. let 20. století.

12.1.2 Průzkum cestujících

Průzkum cestujících probíhal prostřednictvím dotazníku, který byl připraven ve spolupráci s Magistrátem města Ústí nad Labem. Dotazník byl distribuován v informačním středisku města Ústí nad Labem, na webových stránkách Ústeckého kraje, na palubách lodí obou provozovatelů a na dalších veřejných místech v Ústí nad Labem.

Dotazník byl rozdělen na dvě části, pro osoby které již osobní lodní dopravu využily a pro osoby, které doposud loď na Ústecku nenavštívily.

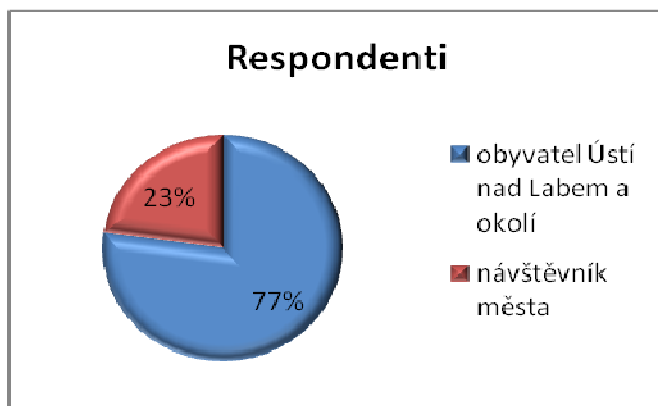
Dotazník byl koncipován tak, aby přispěl nejen k rozvoji osobní lodní dopravy na Ústecku, ale i ke zlepšení služeb provozovatelů, zlepšení infrastruktury a možnosti napojení lodní dopravy do integrovaného dopravního systému.

Vyhodnocení dotazníků je provedeno v názorných grafech vždy s procentuálním rozdělením odpovědí či přesným počtem získaných odpovědí. Otázky, které byly společné pro oba dotazníky jsou sloučeny do společných grafů, zbývající jsou rozděleny dle daného dotazníku.

Celkem bylo získáno odpovědi ze 150 dotazníků. Bez započtení dotazníků distribuovaných u provozovatelů lodní dopravy je počet osob, které doposud lodní dopravu nevyužily oproti těm, kteří již lodní dopravu využili přibližně v poměru 5:1.

Výsledky průzkumu u dotazovaných, kteří doposud vodní dopravu nevyužili:

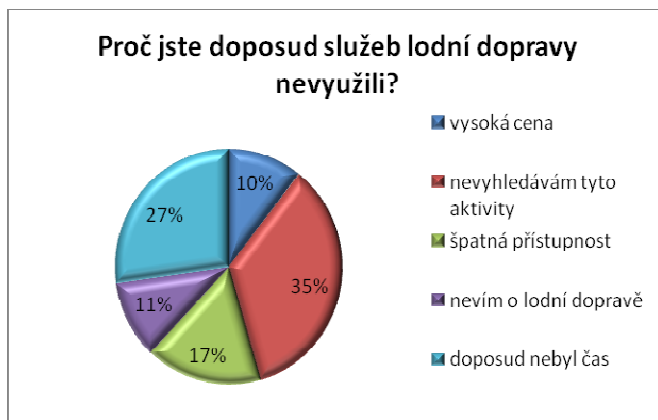
OBRÁZEK 6: TYPY RESPONDENTŮ



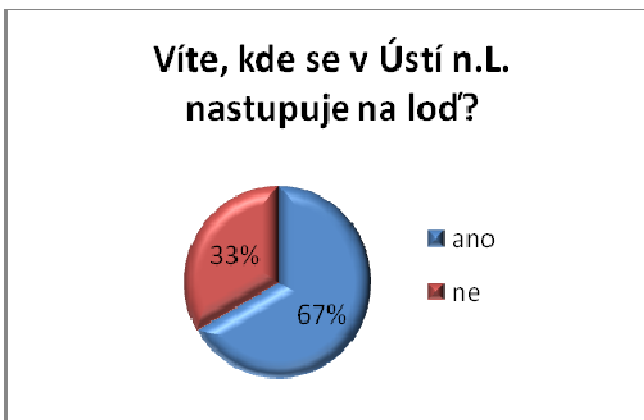
OBRÁZEK 7: ODPOVĚDI NA OTÁZKU



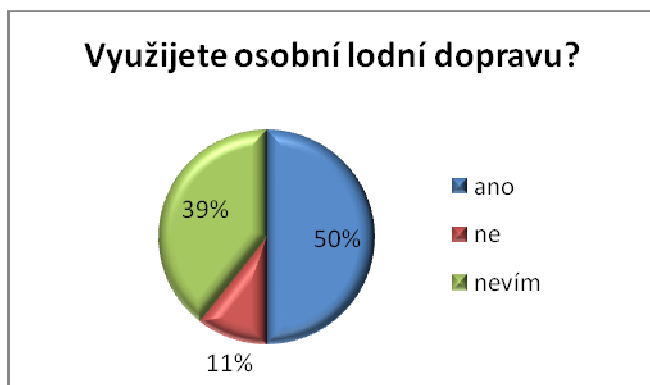
OBRÁZEK 8: ODPOVĚDI NA OTÁZKU



OBRÁZEK 9: ODPOVĚDI NA OTÁZKU



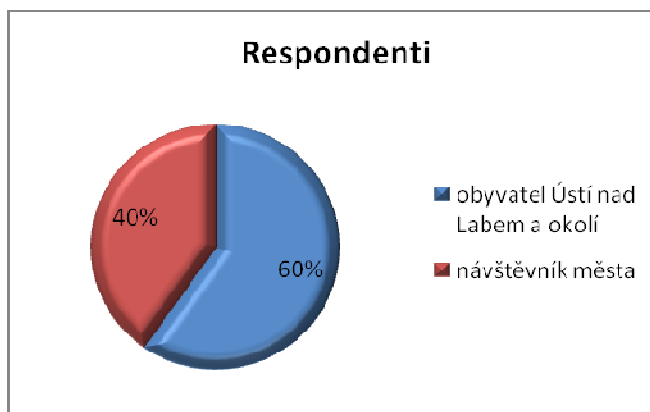
OBRÁZEK 10: ODPOVĚDI NA OTÁZKU



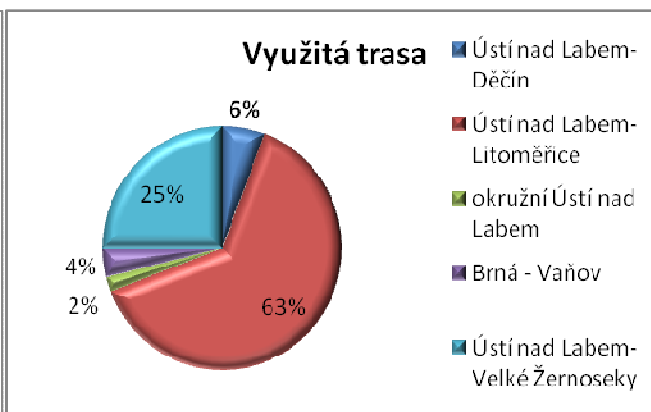
Průzkum dokazuje, že povědomost o osobní vodní dopravě je velice vysoká a většina dotazovaných by se ráda cesty po Labi zúčastnila, ale je mnoho důvodů proč doposud tento druh dopravy nevyužili. Dvě třetiny respondentů ví, že jediné nástupní molo pro osobní lodě se nachází ve Vaňově. Tento fakt, stejně jako celá informovanost o lodní dopravě je dána především z historického hlediska (Ústí nad Labem je přístavní město) a vizuálního kontaktu občanů s loděmi. Na otázku zda v budoucnu dotázaní osobní vodní dopravu využijí, odpovědělo že „ne“ pouhých 11 % respondentů. Tyto informace jsou pro provozovatele poměrně příznivé.

Výsledky průzkumu u dotazovaných, kteří již vodní dopravu využili:

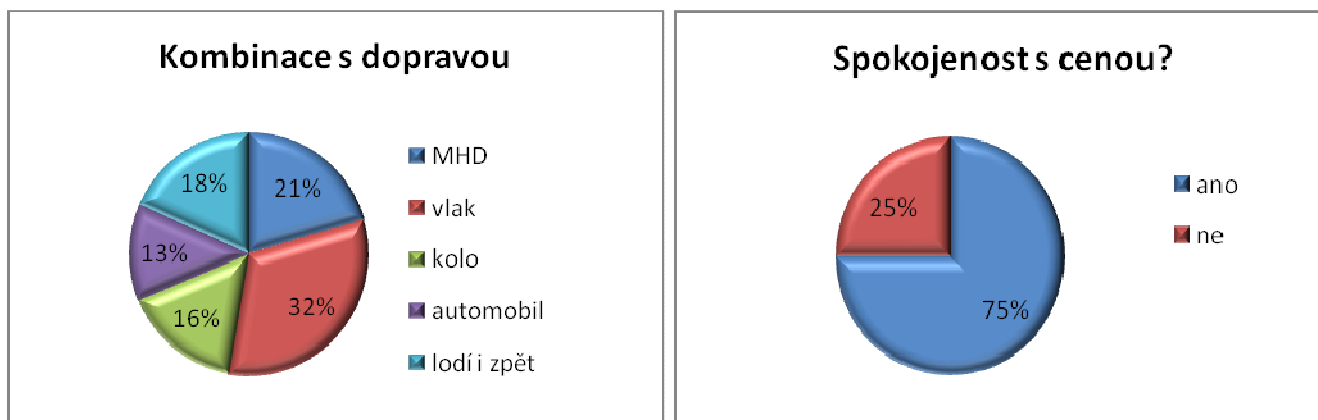
OBRÁZEK 11: TYPY RESPONDENTŮ



OBRÁZEK 12: VYUŽITÁ TRASA



OBRÁZEK 13: KOMBINACE S JINÝM DRUHEM DOPRAVY OBRÁZEK 14: SPOKOJENOST S CENOU



OBRÁZEK 15: DOSTUPNOST NÁSTUPNÍHO MÍSTA



U dotazníků pro osoby, které již služeb přepraveců osobní vodní dopravy využily, jsou výsledky ovlivněny tím, že většina dotazníků byla vyplněna přímo na lodích.

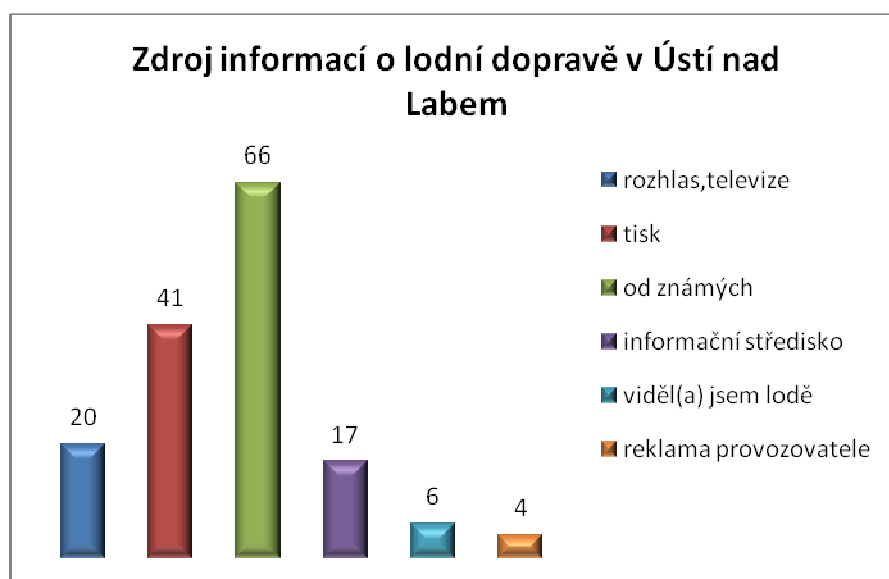
Je zde patrný nárůst návštěvníků města oproti obyvatelům Ústí nad Labem. Nejvyužívanější lodní trasou je Ústí nad Labem – Litoměřice v obou směrech s nástupem a výstupem cestujících i v mezilehlých stanicích. Pasažéři kombinují všechny možné druhy dopravy na cestu zpět do výchozího místa včetně zpáteční cesty lodí. Nejdominantnějším kombinačním druhem dopravy se stal vlak, jehož jízdní řády jsou s vodní dopravou v návaznosti.

Tři čtvrtiny pasažérů jsou s cenou poskytovaných služeb spokojeni. Předpoklad toho, že pasažérům nevyhovuje nástupní místo Ústí nad Labem – Vaňov kvůli své odlehlosti od centra města se úplně nepotvrdil, jelikož velká většina dotázaných označila Vaňov za dobře dostupný.

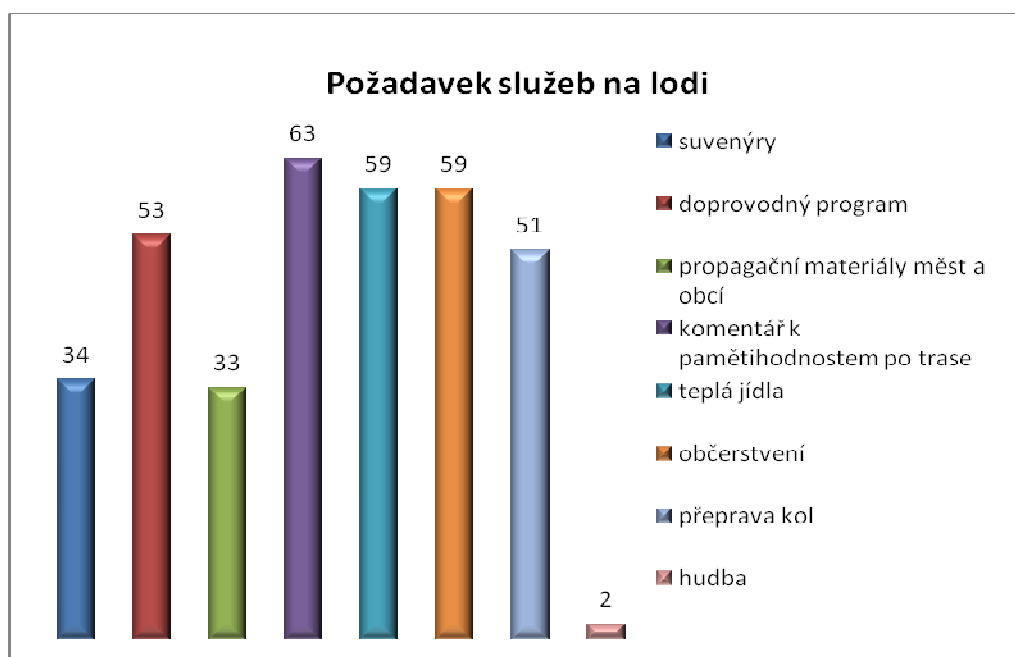
Výsledky průzkumu všeobecných otázek o osobní vodní dopravě:

Z průzkumu vyplívá, že nejdominantnějším zdrojem informací o vodní dopravě jsou bezesporu známí a příspěvky ve sdělovacích prostředcích. Spokojenost s lodní dopravou a předávání informací svému okolí jsou tak nejlepší a především nejlevnější reklamou pro provozovatele.

OBRÁZEK 16: ZDROJ INFORMACÍ O LODNÍ DOPRAVĚ



OBRÁZEK 17: POŽADOVANÉ SLUŽBY

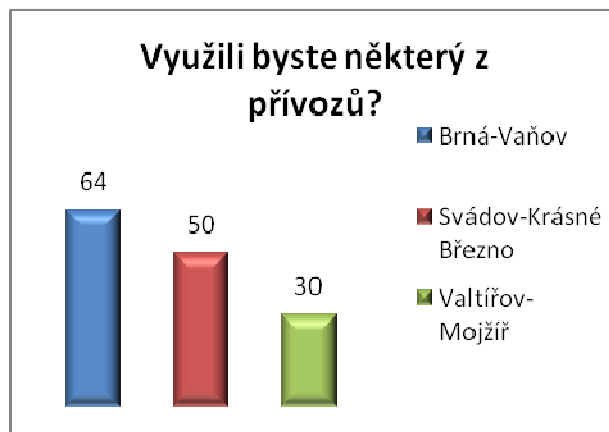


Cestující by si v průměru přáli všechny doposud poskytované služby. Dále pasažéři vyžadují prodej suvenýrů a doprovodný program pro děti ke zpříjemnění cesty.

OBRÁZEK 18: DOSTATEČNOST INFORMACÍ



OBRÁZEK 19: PŘÍVOZY

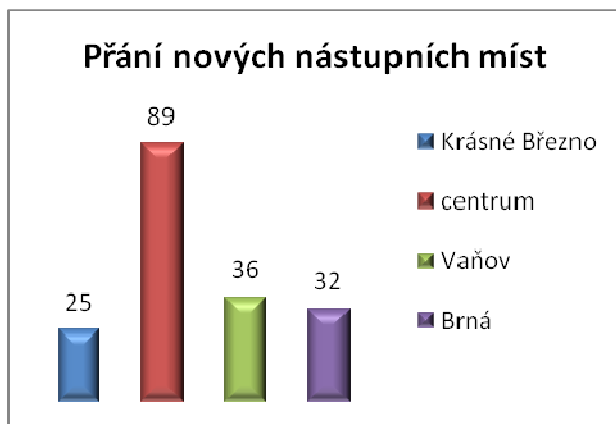


Mírná většina dotázaných si myslí, že je o vodní dopravě nedostatek informací, což by mělo být provozovateli řešeno účinnější reklamou a vzájemnou spoluprací obou provozovatelů. Překvapivou informací je požadavek na zřízení přívozů přes Labe. V případě přívozu Brná – Vaňov se pro zřízení vyslovilo ze 150 dotázaných 64 jedinců. Své zastánce mají i zbývající dva navržené přívozy.

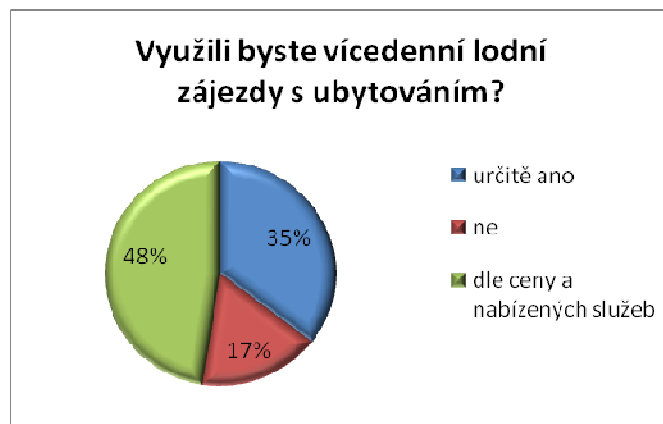
Další překvapující informací a námětem pro provozovatele je ochota cestujících využít vícedenní lodní zájezdy na kajutových lodích, povětšinou pak ale za předpokladu rozumné ceny. Současní i potenciální cestující si ve velké míře přejí vybudování nového přístaviště v centrální části města, které by značně pomohlo rozvoji cestovního ruchu v Ústí nad Labem. Pozitivem je, že vybudování nového mola v centru města je v přípravě.

Dále si mnoho cestujících přeje, aby lodní linky v letních měsících pluli na pravidelných linkách i ve večerních hodinách. Cestující si dále přejí pestřejší trasy, což je ale dáno neinformovaností cestujících o možnosti využití dvou provozovatelů, kteří nabízejí různé možnosti využití tras. Problém je dán také neochotou spolupráce mezi oběma provozovateli. Dále cestující navrhuji celodenní výlety na lodi s využitím návštěv pamětihodností a turistických destinací, jako jsou např. ZOO, zámek Větruše, koupaliště Brná atd. Pasažerům v Ústí nad Labem také nevyhovuje nenavazující jízdní řád MHD do Vaňova a z Vaňova. Dále je požadován komentář k trase i v cizích jazycích.

OBRÁZEK 20: NOVÁ NÁSTUPNÍ MÍSTA



OBRÁZEK 21: VÍCEDENNÍ ZÁJEZDY



12.2 Analýza možných scénářů

Veřejná přístaviště pro osobní lodní dopravu v Ústí nad Labem

Současný početní stav veřejných přístavišť pro osobní lodní dopravu je vzhledem k prudkému rozvoji tohoto druhu dopravy na velmi nízké úrovni. Zcela chybí možnost zastavení pro osobní lodě v centrální části města, které je důležité pro rozvoj cestovního ruchu v Ústí nad Labem.

Vysvětlení pojmů:

Přístavní zeď: upravená nábrežní zeď umožňující přímé přistávání lodí

Pevné molo: zařízení sloužící k přistávání osobních lodí tvořené pevně zakotveným přistávacím můstkem

Plovoucí molo: zařízení sloužící k přistávání osobních lodí tvořené plovoucím přistávacím můstkem

12.2.1 Stávající přístaviště

V Ústí nad Labem doposud neexistuje plnohodnotné přístaviště pro osobní lodní dopravu, které by zahrnovalo veškeré zázemí (tj. čekací stání, čerpací stanice pohonných hmot atd.) potřebné pro provoz osobních lodí. V současnosti musí osobní lodě zahajovat své plavby v okolních městech, které zázemí pro osobní lodě vybudované mají. Tento stav značně limituje možnost začátku plaveb lodí z Ústí nad Labem čímž je omezen dosah vzdálenějších lokalit pro pasažéry plujících z tohoto města.

V následujícím výčtu jsou uvedeny stávající zařízení umožňující přistávání osobních lodí v Ústí nad Labem.

Vaňov

- lokalita: Ústí nad Labem – Vaňov, u zastávky MHD „Kotva“
- typ zařízení: plovoucí molo (provizorní)
- provozovatel: Statutární město Ústí nad Labem

OBRÁZEK 22: JEDINÉ STÁVAJÍCÍ PŘÍSTAVIŠTĚ LODÍ V ÚSTÍ NAD LABEM



zdroj : AZ Consult

12.2.2 Plánovaná přístaviště osobní lodní dopravy v Ústí nad Labem

V blízké budoucnosti je v Ústí nad Labem uvažováno několik nových přístavišť pro osobní lodní dopravu. Investory ze státního sektoru jsou plánovány přístaviště bez zázemí v lokalitách vhodných pro rozvoj cestovního ruchu v Ústí nad Labem. Dále je soukromým investorem plánován přístav pro osobní lodě s veškerým zázemím. Jejich výčet je uveden zde.

Vaňov

- lokalita: Ústí nad Labem – Vaňov, za sídlem Povodí Labe
- typ zařízení: pevné molo

Pod Větruší

- lokalita: Ústí nad Labem – centrum, pod výletním zámečkem Větruše
- typ zařízení: přístavní zeď
- investor: České přístavy, a.s.
- společnost připravuje výstavbu veřejného přístaviště pro osobní lodní dopravu se zázemím

Krásné Březno

- lokalita: Ústí nad Labem – Krásné Březno, současný veřejný obchodní přístav
- návrh veřejného přístaviště pro osobní lodě je součástí urbanistické studie „Revitalizace Krásného Března“ zpracované Odborem strategického rozvoje Magistrátu města Ústí nad Labem

OBRÁZEK 23: URBANISTICKÁ STUDIE REVITALIZACE KRÁSNÉHO BŘEZNA



zdroj : www.krasnebrezno.cz

Centrum

- lokalita: Ústí nad Labem – centrum, u hlavního vlakového nádraží
- typ zařízení: plovoucí molo
- návrh lokality Centrum je součástí této studie a podrobně je popsán v bodu 3.4.5.6 Navržení nových přístavišť v lokalitě Ústí nad Labem

Brná

- lokalita: Ústí nad Labem – Brná, okraj pozemku termálního koupaliště Brná
- typ zařízení: pevné molo
- návrh lokality Brná je součástí této studie a podrobně je popsán v bodu 3.4.5.6 Navržení nových přístavišť v lokalitě Ústí nad Labem

12.2.3 Navržení nových přístavišť v Ústí nad Labem

Součástí této studie je vyhledání vhodných lokalit k umístění nových přístavišť pro osobní lodě v lokalitě Ústí nad Labem se specifikací dvou nejvhodnějších lokalit.

V současnosti i minulosti bylo Ústí nad Labem významným nákladním přístavním městem. Osobní lodní doprava byla v posledních 100 letech opomíjena, proto chybí jakákoliv infrastruktura pro osobní lodě. Zatímco jsou v Ústí nad Labem tři velké veřejné nákladní přístavy – západní a východní přístav v Krásném Březně a veřejný přístav Vaňov, pak veřejné osobní přístaviště je v Ústí nad Labem jediné, a to ve Vaňově navržené pouze jako provizorní plovoucí nástupní můstek bez jakéhokoliv dalšího zázemí.

Ve zdrži vodního díla Střekov se nachází několik soukromých loděnic pro malé sportovní lodě, které však neumožňují zastavení osobních lodí.

Možnosti umístění přístavišť pod VD Střekov jsou značně omezené z důvodu značného kolísání hladiny řeky Labe a častého nedostatku vody v letních měsících. Zlepšení této situace by nastalo pouze po vybudování VD Malé Březno v původních parametrech z počátku řešení tohoto projektu, jelikož by vzduť tohoto díla dosahovalo až ke střekovským zdymadlům. Současné řešení splavnosti Labe pod VD Střekov vybudováním VD Děčín neřeší problémy v lokalitě plavební úžiny mezi Mariánským a železničním mostem v Ústí nad Labem.

Pro rok 2010 vyřešily společnosti zabývající se provozováním osobních lodí chybějící možnost stálého kotvení a potřebné infrastruktury dohodou s majitelem veřejného nákladního přístavu Luna v městské části Vaňov. Vybudování stálého kotvení s infrastrukturou pro osobní lodě by však mělo mít stálou prioritu.

Plavba na dolním Labi je provozována při vodních stavech mezi 150 – 540 cm na vodočtu Ústí nad Labem. Pod hranicí 150 cm nemají již plavidla dostatečný ponor a nad hranicí 540 cm je plavba zastavena z důvodu bezpečnosti.

Lokalita Svádov – Neštětice

Umístění kotviště pro osobní lodě při levém břehu řeky je znemožněno kvůli překladišti pro nákladní lodě a neatraktivní lokalitě pro místní obyvatele i turisty.

Při pravém břehu je přistání lodí nevhodné kvůli nedostatku plavební hloubky. Vhodná pozice se nachází pouze v místě bývalého svádovského přívozu E. km 761,200, jak z hlediska možnosti přistání lodě, tak atraktivitě lokality v centru městské části Svádov s možností napojení na cyklostezku.

Lokalita Krásné Březno – Olšinky

Pravý břeh mezi částí Střekov a Olšinkami je neobydlenou oblastí nevhodnou pro umístění přístaviště pro osobní lodě.

Levý břeh Labe je současnosti využíván pro účely nákladní dopravy. V rámci revitalizace městské části Krásné Březno je počítáno s využitím obou stávajících přístavů pro osobní dopravu. Reálné by bylo možné využití západního přístavu E. km 763,90, který dnes slouží jako ochranný přístav pro nákladní lodě. Přístav se nachází nedaleko centrální části města s dobrým pěším přístupem podél řeky Labe. Popřípadě by bylo možné umístění přístaviště na vnější straně dělící hráze mezi přístavem a řekou.

Lokalita centrum

V centrální části města je vzhledem k turistickému ruchu navržení nového přístaviště pro osobní lodě klíčové.

Při pravém břehu nelze umístit přístaviště z důvodů stávajících regulačních úprav tvořených příčnými výhony usměrňujícími průtok vody k levému břehu a tedy nedostatečné plavební hloubce.

Na levém břehu je umístění přístaviště problematické kvůli plavební dráze probíhající v blízkosti levého břehu a plavební úžině značně zvyšující rychlost proudění vody v tomto úseku. V rámci stavby

protipovodňové hráze na komunikaci I/30 bylo počítáno s možností vybudování pohyblivého mola E. km 765,3 mezi mostem dr.Beneše a železničním mostem.

Soukromý investor má zájem vybudovat přístaviště pro osobní lodě včetně veškeré infrastruktury v místě bývalého překladiště pod zámekem Větruše E. km 766,00. V tomto místě je však problém s vhodným pěším přístupem a kotvením lodí v plavební dráze.

Jako velice zajímavé návrh je možné zmínit řešení revitalizace centra z diplomové práce Petry Chybové „Nový rozvoj centra Ústí nad Labem, veřejné prostory a protipovodňová prevence“ studentky architektury pařížské univerzity. Ta ve své práci navrhla umístění přístavního bazénu pro menší sportovní lodě v místě vyústění řeky Bíliny do řeky Labe v lokalitě současného autobazaru.

OBRÁZEK 24: NÁVRH PETRY CHYBOVÉ



zdroj : www.usti-aussig.net

Lokalita Střekov, Brná, Vaňov

Na levém břehu Labe v lokalitě Vaňov je dnes již umístěno zatím jediné provozované molo v Ústí nad Labem pl. km 769,00. Tato lokalita je výhodná kvůli umístění ve zdrži zdymadla Střekov, tudíž zaručených celoročních plavebních podmínkách. Na levém břehu v této lokalitě není již třeba budovat další přístaviště.

Na pravém břehu je optimální vybudování nového přístaviště v návaznosti na termální koupaliště v Brné pl. km 769,30.

12.3 Technická analýza

12.3.1 Lokalita centrum

V rámci stavby „Ústí nad Labem, dopravní opatření – povodňová hráz“ bylo navrženo na nové přístavní zdi schodiště využitelné pro vybudování kotviště. Schodiště je navrženo s podestou ve dvou úrovních, které umožňují osazení kotviště do dvou výškových úrovní při kolísání hladiny. Součástí výše zmíněné stavby je i vybudování uzavazovacích prvků (kotevních kruhů) na nábrežní zdi.

V této lokalitě je kvůli značnému kolísání hladiny (rozdíl maximální a minimální plavební hladiny je v tomto místě 3,9 m) navrženo kotviště jako molo plovoucí tvořené pontonem a přístupovou lávkou primárně přikotvenou k dolní podestě, jelikož v době plavby osobních lodí je na dolním Labi nižší úroveň hladin. K horní podestě bude molo přikotveno, když hladina řeky Labe dosáhne hrany dolní podesty. Je zde umožněno zastavení lodí v délce až 110 m.

Plavidla přistávající k molu se při kotvení u mola budou nacházet v plavební dráze, která v lokalitě centra města kopíruje levý břeh. Z tohoto důvodu bude umožněno zastavení plavidel na tomto kotvišti pouze po dobu max. 30 min.

Přístup ke kotvišti z centra města je umožněn v rámci řešení zanádražního prostoru a povodňové hráze průchodem přes hlavní vlakové nádraží a lávkou překonávající komunikaci I/30. Bezbariérový přístup k molu je umožněn po přechodu pro chodce na komunikaci I/30. Samotné schodiště vedoucí k nástupním podestám kotviště bude muset být osazeno plošinou pro invalidy k zajištění přístupu k nástupní lávce.

Bezbariérovost nástupní lávky s molem po celou dobu plavební sezóny bohužel nemůže být zaručena. Kvůli velké rozkolísanosti hladin řeky Labe a krátké nástupní lávce (molo nesmí zasahovat do plavební dráhy) není možno lávku navrhnout tak, aby byl zaručen maximální sklon 8,33 %.

Umístění: levý břeh Labe před mostem dr. Edvarda Beneše, E. km 765,300

Typ: plovoucí (ponton s přístupovou lávkou)

Bezbariérový přístup: ne

Stálé kotvení: ne

OBRÁZEK 25: LOKALITA KOTVIŠTĚ CENTRUM (STAV DUBEN 2010)



zdroj : AZ Consult

12.3.2 Lokalita Brná

Kotviště v městském obvodu Střekov, lokalita Brná je navrženo na pravém břehu řeky Labe mezi termálním koupalištěm Brná a bývalým hotelem Racek v E. km 769,300.

Výhodou tohoto umístění je přímé napojení na termální koupaliště Brná a cyklostezku Labská trasa, parkovacích ploch pro automobily je možno využít stávajících u termálního koupaliště či v budoucnu nových míst nad komunikací II/261. V blízkosti se nachází zastávka MHD. Lokalita se nachází ve zdrži zdymadla Střekov, jsou tedy po celou sezónu zaručeny plavební podmínky.

Součástí kotviště bude ve spolupráci s ÚMO Střekov vybudování zázemí pro rekreační účely, jako jsou lavičky, informační tabule, vyhrazená parkovací místa pro invalidy, půjčovna sportovních potřeb atd.

Kotviště je umístěno na stávajícím pozemku termálního koupaliště, od nějž bude areál kotviště oddělen oplocením. Areál bude osvětlen.

Samotné kotviště je navrženo jako pevné pro osobní lodě délky do 110 m tvořené přístupovou lávkou a dvěma rošty ve dvou výškových úrovních pevně přikotvených na základové piloty. Délka roštů cca 17

m. Uvazovací prvky jsou navrženy na čtyřech dalbách. Je umožněno stálé kotvení plavidel. K nástupní ploše pevného mola bude přivedena přípojka elektrické energie a pitné vody, které jsou jednou ze žádostí provozovatelů osobní lodní dopravy.

Veškeré přístupy na pozemek i obě úrovně nástupních můstků jsou navrženy jako bezbariérové.

Umístění: pravý břeh Labe mezi koupalištěm Brná a bývalým hotelem Racek, E. km 769,300

Typ: pevné (nástupní rošty ve dvou úrovních)

Bezbariérový přístup: ano

Stálé kotvení: ano

OBRÁZEK 26: LOKALITA KOTVIŠTĚ BRNÁ



zdroj : AZ Consult

12.4 Provozovatelé osobní lodní dopravy

V současnosti se osobní lodní doprava v okolí Ústí nad Labem teprve rozvíjí. Je však již několik společností, které pravidelnou linkovou dopravu mezi městy a obcemi na Labi provozují.

V roce 2010 se dvě významné plavební společnosti věnují plavbám z Ústí nad Labem na obě strany jak po proudu, tak proti proudu Labe s návazností na další linky směřující na jedné straně až do Drážďan a na druhé až do Brandýsu nad Labem nebo Prahy. Došlo tedy k výraznému posílení linek a udržení pravidelnosti intervalů. Rok 2010 by měl být v osobní lodní dopravě na Ústecku významným mezníkem.

Linky provozované pod VD Střekov budou v letních měsících závislé na výšce hladiny. Společnosti zde uvažují s provozováním lodí s nízkým ponorem, které jsou však méně kapacitní.

Labská paroplavební společnost o.p.s.

O rozvoj osobní lodní dopravy na dolním Labi se zasloužilo především sdružení měst a obcí vystupujících pod názvem Labská paroplavební společnost o.p.s. V tomto sdružení jsou zastoupena tato města a obce: Ústí nad Labem, Litoměřice, Velké Žernoseky, Lovosice, Roudnice nad Labem a Štětí. Hlavním cílem společnosti se sídlem v Litoměřicích je zajištění provozování veřejné osobní lodní dopravy na řece Labi a to na základech projektu, ve kterém se podařilo po 60. letech obnovit tradici, kdy po Labi pluly výletní parníky. Dalšími cíly jsou aktivity spojené s provozováním veřejné osobní lodní dopravy jako je například rozvoj související infrastruktury, propagace a rozvoj cestovního ruchu v okolí labského koridoru a zajišťování podmínek pro získávání dotací a grantů.

Ve své první sezóně v roce 2008 přepravily osobní lodě plující pod podporou Labské paroplavební společnosti 17 000 pasažérů, v roce 2009 to pak bylo již 30 000 pasažérů. Tato čísla dokazují, že i přes nastupující globální finanční krizi v roce 2008, která cestovnímu ruchu nepřeje, je o osobní lodní dopravu na Labi obrovský zájem.

12.4.1 Současní provozovatelé osobní lodní dopravy v Ústí nad Labem

Tento odkaz je věnován výčtu všech současných provozovatelů osobní lodní dopravy, kteří své plavby uskutečňují v okolí Ústí nad Labem.

Česká republika:

Auto-moto Jiroušek Ústí nad Labem

Lod': Marie (počet osob:35, délka: 13,6 m, šířka: 3,2 m)

- loď je využívána jako sezónní nepravidelný přívoz mezi městskou částí Vaňov a koupalištěm Brná
- další využití lodi po objednání – výletní loď, pořádání večírků

OBRÁZEK 27: LOĎ MARIE



zdroj : www.amjirousek.cz/lod

Jiří Štěpánek, Tomáš Zedníček

Přívoz Velké Březno – Povrly (Neštědice)

- provozovatel obec Velké Březno
- převoz osob, kol, osobních i nákladních automobilů
- celoroční provoz omezen pouze nevhodnými plavebními podmínky

OBRÁZEK 28: PŘÍVOZ VELKÉ BŘEZNO - POVRLY



zdroj : <http://www.panoramio.com/>

Labská plavební společnost s.r.o.

- sídlo společnosti: Děčín
- lodě: Poseidon (počet osob: 250, délka: 41,0 m, šířka: 6,5)

Ústí nad Labem (počet osob: 180)

- společnost bude v roce 2010 provozovat pravidelné linky na 3 plavidlech s kapacitou od 180 do 300 osob
- loď se stálým kotvením v Ústí nad Labem (linka 2) bude denně vyrážet na pravidelné linky z Ústí nad Labem na obě strany Labe
- trasy jsou voleny podle dne v týdnu do různých lokalit vždy i s možností zpáteční cesty
- trasy: Vaňov – okruh k Mariánské skále a zpět

Vaňov – Litoměřice – Roudnice n.L. (s návazností do Mělníku)

Vaňov – Děčín – Hřensko - Bad Schandau

- lodě společnosti jsou je dále možno využít k pořádání večírků

OBRÁZEK 29: SCHÉMA LINEK LABSKÉ PLAVEBNÍ SPOLEČNOSTI A LOŽ ŮSTÍ NAD LABEM



zdroj : www.labskaplavebni.cz a AZ Consult

p. Karel Svoboda

- společnost je podporována Labskou paroplavební společností o.p.s.
- jízdní řády společnosti jsou synchronizovány s ostatními druhy dopravy podél Labe a zaneseny do systému IDOS.
- lodě: Porta Bohemica 1 (počet osob: 300, délka: 47,5 m, šířka: 8,45)
- Porta Bohemica 2 (počet osob: 115, délka: 22 m, šířka: 4,5 m)
- linky jsou provozovány od středy do neděle v trase Ústí nad Labem – Litoměřice 2 x denně
- ostatní trasy: Vaňov – okruh k Mariánské skále a zpět

Litoměřice – Roudnice n.L. – Štětí – Horní Počaply

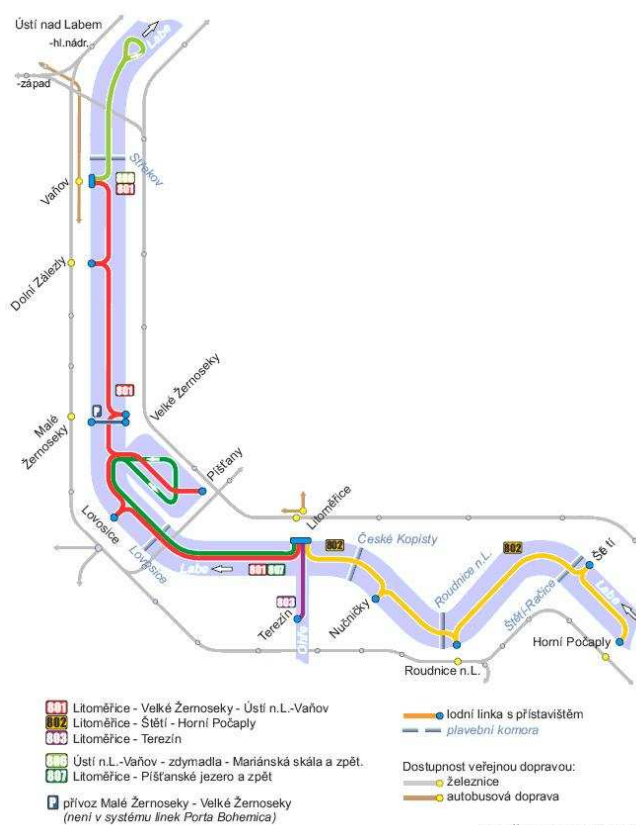
- lodě společnosti jsou je dále možno využít k pořádání večírků či se zúčastnit pravidelných diskotékových večerů

OBRÁZEK 30: LOŽ PORTA BOHEMICA 1



zdroj : www.osobni-lod.cz

OBRÁZEK 31: SCHÉMA LINEK LABSKÉ PAROPLAVEBNÍ SPOLEČNOSTI



zdroj : Krajský úřad Ústeckého kraje

Zahraničí:

Viking River Cruises - Německo

Lod': Klara Schumann (počet osob: 124, délka: 94,8 m, šířka: 11 m)

- společnost Viking pořádá 10 - denní zájezdy na kajutové lodi Klara Schumann z Berlína do Prahy
- v roce 2010 je naplánováno celkem 16 zájezdů v období od března do října
- v současnosti loď na území České republiky zastavuje pouze v Litoměřicích a Mělníku, přistání v Ústí nad Labem bylo zrušeno z důvodu špatného umístění kotviště mimo návaznost veškerých služeb a dostupnost centra města

OBRÁZEK 32: LOĎ KLARA SCHUMANN



zdroj : www.vikingrivercruises.com

Scylla Tours - Švýcarsko

Lod': Swiss Coral (počet osob: 90, délka: 82 m, šířka: 9,5 m, ponor: 1,1 m)

- společnost Scylla pořádá několika denní nepravidelné zájezdy z Magdeburgu či Hannoveru na kajutové lodi Swiss Coral s hlavní cílovou destinací Hlavním městem Prahou, ale zastávkami ve vinařské oblasti podél řeky Labe (Velké Žernoseky, Litoměřice, Mělník).

OBRÁZEK 33: LOĎ SWISS CORAL



zdroj : www.scylla-tours.com

Nicko Tours - Německo

Lodě: Frederic Chopin (počet osob: 80, délka: 83 m, šířka: 9,5 m, ponor: 1,1 m)

Katharina von Bora (počet osob: 80, délka: 83 m, šířka: 9,5 m, ponor: 1,15 m)

- společnost Nicko Tours pořádá pravidelné zájezdy z Potsdamu do Prahy na kajutových lodích Frederic Chopin a Katharina von Bora

- v roce 2010 je připraveno celkem 7 zájezdů jak z německé, tak české strany v době od května do června a od září do října

OBRÁZEK 34: LODĚ KATHARINA VON BORA (VLEVO) A FREDERIC CHOPIN



zdroj : www.nicko-tours.de

12.4.2 Potenciální provozovatelé osobní lodní dopravy v Ústí nad Labem

V tomto odkaze je uveden výčet možných provozovatelů osobní lodní dopravy, kteří v současnosti své plavby provozují na jiných místech řeky Labe či Vltavy, avšak v přímé dostupnosti města Ústí nad Labem.

Česká republika

p. Ivan Julák

Lod': Porta Bohemica (počet osob: 249, délka: 33,5 m)

- loď v současnosti pluje v okolí města Mělník na pravidelných linkách a dále pak jsou pořádány výletní plavby do Německa mimo hlavní sezónu

Pražská paroplavební společnost, a.s.

- společnost disponuje početnou flotilou v délkách lodí mezi 30 – 60 m a v současnosti se zaměřuje na pravidelnou linkovou dopravu v okolí Prahy a turistické okružní jízdy po Praze

- společnost do roku 2002 provozovala osobní dopravu v okolí Děčína, ale kvůli špatným plavebním podmínkám byla přeprava zrušena

Spolková republika Německo

Sachsische Dampfschiffarts GmbH

- společnost disponuje početnou flotilou historických kolesových parníků v délkách okolo 60 m a v současnosti se zaměřuje na pravidelnou linkovou dopravu a turistické okružní jízdy v okolí Drážďan

- společnost provozuje i nepravidelné okružní linky z Königsteinu do Ústí nad Labem avšak bez zastávek na českém území

Personenschiffart Oberelbe

Lod': Sachsische Schweiz (počet osob: 210, délka: 27,6 m, šířka: 5,5 m)

- společnost provozuje pravidelnou linku mezi Pirnou a Děčínem

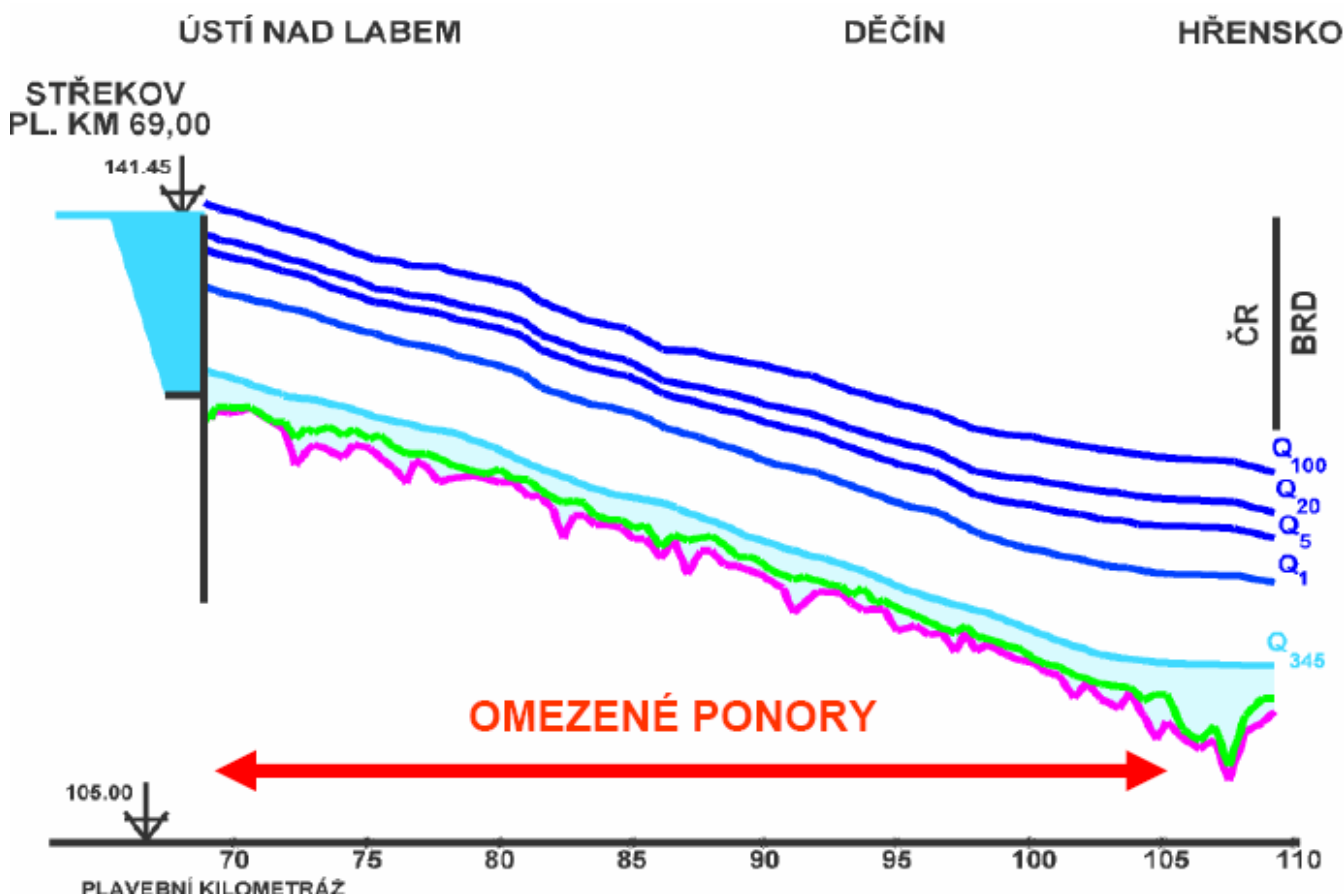
12.5 Zlepšení plavebních podmínek pod VD Střekov

Úsek řeky Labe mezi VD Střekov a státní hranicí se Spolkovou republikou Německo je posledním problémovým místem ve splavné části řeky. Velký spád dna řeky v tomto úseku zapříčiňuje při nízkých průtocích malou hloubku vody v korytě. V průběhu 19. století byl tento úsek regulačně upraven pomocí

příčných a podélných výhonů na tzv. „střední vodu“, což znamená, že optimální plavební podmínky jsou pouze při dostatečném množství vody v řece. Tyto úpravy však nepostačují v době letních měsíců, kdy je v řece nedostatek vody.

Snahy o regulační úpravu tohoto úseku na „malou vodu“, tj. na nejnižší průtoky vždy narazily na nutnost značných prohrábek dna řeky v místě plavební dráhy a koncentrování průtoků do plavební dráhy. Tato úprava značně zvyšuje rychlost proudění toku, které je problematické pro možnost kormidlování plavidel a jejich bezpečnost. Při jízdě proti toku také plavbu značně prodražuje.

OBRÁZEK 35: STÁVAJÍCÍ STAV ŘEKY LABE MEZI VD STŘEKOV A STÁTNI HRANICÍ



zdroj : Ředitelství vodních cest ČR

O zlepšení plavebních podmínek pod VD Střekov kanalizační metodou (stavba jezů) bylo usilováno již od dokončení tohoto vodního díla. První pokusy o výstavbu jezů pod tímto VD ukončila 2. Světová válka a následná poválečná restrukturalizace československého průmyslu, která znamenala orientování českého vývozu východním směrem.

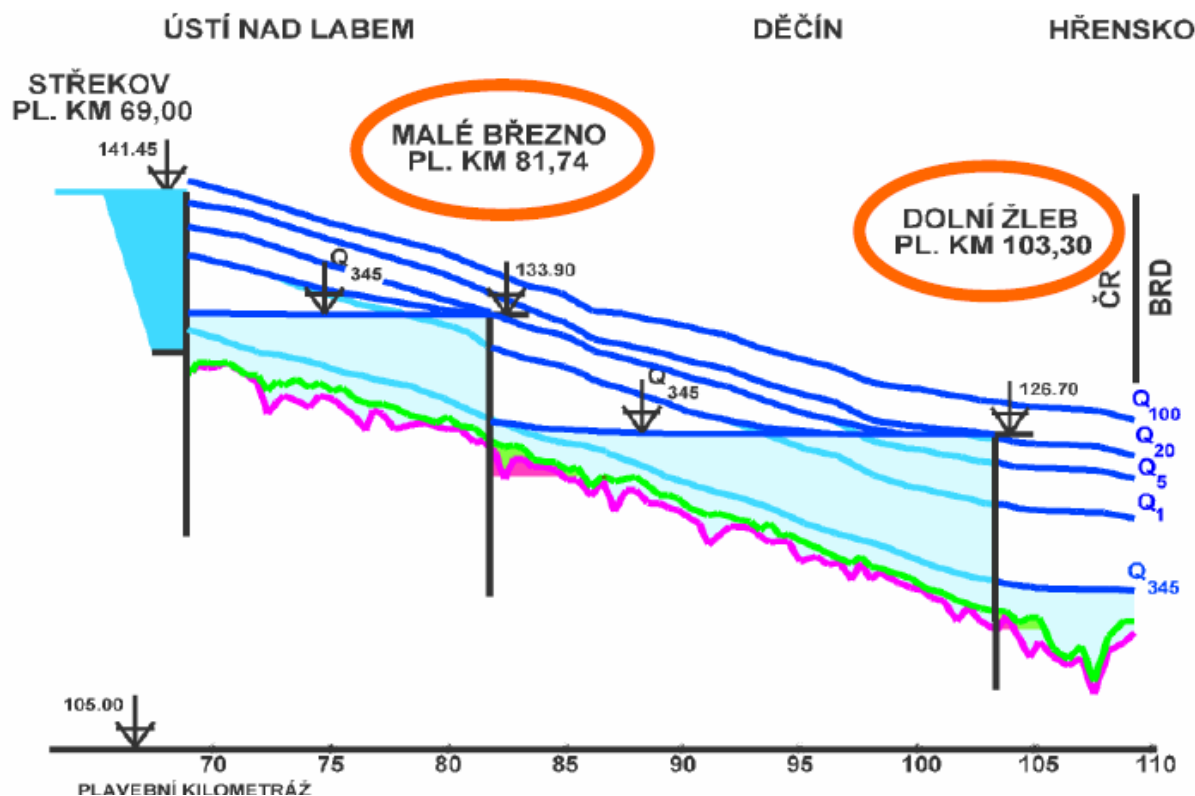
Počátkem 70. let minulého století nastala obroda využití vodních cest k nákladní dopravě. Z přístavu Ústí nad Labem bylo po labské vodní cestě dopravováno uhlí do tepelné elektrárny Chvaletice. Tento akt znamenal rekonstrukci celé vodní cesty mezi těmito dvěma městy, avšak na splavnění úseku pod Ústí nad Labem se již nedostalo.

V 80. letech minulého století se začal rodit reálný projekt na výstavbu dvou jezů zaručujících plné využití labské vodní cesty po celý rok neomezeně na vodních stavech řeky Labe. V současnosti je tento projekt stále pouze v projektové fázi a po dlouhém vývoji ve značně omezené míře. Více o tomto projektu zde:

80. léta 20. století:

- jsou navrženy a vyprojektovány 2 stupně v Malém Březně na Ústecku a Dolním Žlebu na Děčínsku
- oba stupně vysoké s dosahujícím vzdutím až k dalšímu stupni, tj. plná splavnost po celý rok
- řešení se nestihlo realizovat v době socialismu

OBRÁZEK 36: PŮVODNÍ ZÁMĚR 2 STUPŇŮ MEZI VD STŘEKOV A STÁTNÍ HRANICÍ



zdroj : Ředitelství vodních cest ČR

Počátek 90. let 20. století

- nastupující vliv ochránců přírody – konflikt o ochranu lokalit Nebočady a Čertova voda
- ústup ochráncům přírody – snížení děčínského stupně a posunutí z Dolního Žlebu do lokality Prostřední Žleb, stupeň Malé Březno zachován
- již není zachována celoroční splavnost

Konec 90. let 20. století

- vyvstává nový konflikt s ochranou přírody – tentokrát lokality Střekov a Svádov
- ústup ochraně přírody – snížení stupně Malé Březno
- není již zaručena plná splavnost ani v Ústí nad Labem

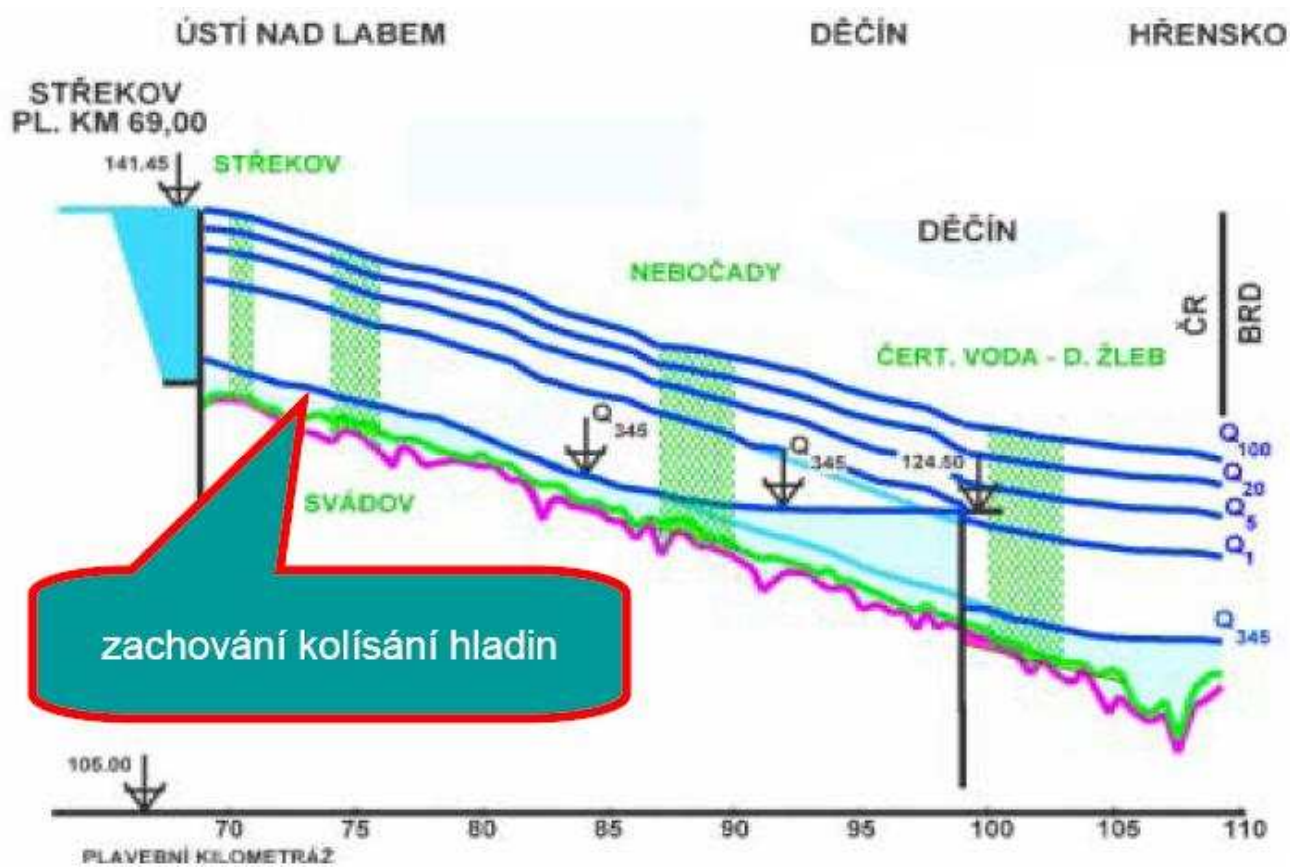
Počátek 21. Století

- v roce 2005 nalezen finální kompromis mezi ochránci přírody a investorem ŘVC ČR
- úplné zrušení stupně Malé Březno, stupeň Prostřední Žleb přejmenován na stupeň Děčín a zachován v projektu z konce 90. let 20. století
- plavební stupeň řeší pouze nejkritičtější místo na Labi – plavební úžinu Děčín (Heger)
- navržen hydrostatický jez s nízkými pilíři o maximálním spádu 5,3 m, plavební komorou 200 x 24 m, vodní elektrárnou o výkonu 11,2 MW a šterbinovými rybími přechody u obou břehů

Současnost

- rybí přechody rozšířeny na šířku 2 x 60 m
- projekt neprošel posouzením vlivu na životní prostředí – EIA
- snaha ekologických aktivistů o úplné zrušení splavnosti řeky Labe pomocí vzdouvacího stupně

OBRÁZEK 37: FINÁLNÍ ŘEŠENÍ SPLAVNĚNÍ MEZI VD STŘEKOV A STÁTNÍ HRANICÍ



zdroj: Ředitelství vodních cest ČR

OBRÁZEK 38: VIZUALIZACE VD DĚČÍN



zdroj: Ředitelství vodních cest ČR

Kompromis projektu splavnosti mezi VD Střekov a státní hranicí se SRN – VD Děčín bohužel neřeší celkovou splavnost tohoto úseku po celý rok. VD Děčín řeší nejkritičtější úsek na celém Labi v jeho splavné části – plavební úžinu Děčín. Zrušením původního řešení 2 plavebních stupňů tak situace na dolním Labi bude stále kritická a závislá na přírodních podmínkách. Klimatické prognózy předpovídají, že v době letních měsíců bude v budoucnosti méně vody v řekách. Nízkými vodními stavy tak nebude dotčena pouze doprava nákladní, ale především osobní, která je provozována v době turistické sezóny v letních měsících.

12.6 Finanční a ekonomická analýza

Odhadované náklady na výstavbu kotvišť pro osobní vodní dopravu v Ústí nad Labem jsou následující (zdroj: odhad autora):

Kotviště Ústí nad Labem centrum (plovoucí molo bez infrastruktury)

Příprava: 2 000 EUR

Materiál: 30 000 EUR

z toho:

barvy: 1 200 EUR

úvazová lana a řetězy 16 800 EUR

betonové uzemnění 1000 EUR

Práce: 24 000 EUR

Doprava a kotvení: 4 000 EUR

Celkem 60 000 EUR

Kotviště Ústí nad Labem – Brná (pevné molo s infrastrukturou)

Molo: 520 000 EUR

z toho:

zemní práce 1 600 EUR

zahájení stavby 236 000 EUR

ocelové konstrukce 243 200 EUR

dokončovací práce 1 200 EUR

úvazové kruhy a plavební značky 38 000 EUR

Komunikace a povrchy: 14 000 EUR

Čerpací stanice na vodu:	4 800 EUR
Napojení na elektřinu, osvětlení:	3 200 EUR
Celkem	544 000 EUR

Přímé finanční výnosy z výstavby kotvišť nelze očekávat. Jako druhotné pozitivní dopady jsou výnosy z cestovního ruchu v Ústeckém kraji, nové pracovní příležitosti a nárůst nabídky turistických aktivit.

12.7 Analýza sociálních a environmentálních dopadů

Ústecký kraj má jednu z nejvyšších hodnot míry nezaměstnanosti v ČR. Z tohoto důvodu by mohl být tento projekt realizován, jelikož jeho realizace může zvýšit zaměstnanost v regionu. Nové pracovní příležitosti může přinést rozvoj cestovního ruchu a rozšíření osobní vodní dopravy. Významný dopad na životní prostředí nelze očekávat.

12.8 Význam a dopad

Výstavba kotvišť pro osobní vodní dopravu v Ústí nad Labem nemá přímý dopad na další projekty v rámci sítě SoNorA. Jedná se pouze o místní problém s infrastrukturou osobní vodní dopravy.

12.9 Přidaná hodnota a očekávané přínosy

Výstavbou kotvišť ve městě Ústí nad Labem se zvýší příliv turistů do města a to nikoli pouze domácích turistů ale především zahraničních. Zvýšení turistického ruchu přinese mnoho finančních i sociálních přínosů jako je tvorba nových pracovních míst navázaných na rozvoj cestovního ruchu a na provozování osobní lodní dopravy. Dalšími přínosy budou zvýšené příjmy pro soukromý a veřejný sektor a zvýší se i možnost dovézt turisty k dalším zajímavým místům podél řeky Labe.

13 Závěrečné shrnutí

Osobní vodní doprava byla na posledních 100 let neprávem opominuta. Z tohoto důvodu se stalo, že chybí potřebná infrastruktura pro osobní lodě. Znovuoživení vodní turistiky na dolním Labi v Ústí nad Labem je díky nedostatečné infrastruktuře v centru města limitováno. Tento fakt se pak odráží v nezájmu zahraničních plavebních společností a ty pak v krajském městě nezastavují. Místní podnikatelé a turismus tím přichází o nemalé zisky. Perspektivní rozvoj vodní turistiky v Ústí nad Labem je úzce svázán s výstavbou infrastruktury pro osobní vodní dopravu. V současnosti je velká poptávka po znovuoživení vodní dopravě a nabídce jejích provozovatelů, která se v průběhu roku 2010 výrazně zlepšila. Tomuto fenoménu je třeba pomoci právě výstavbou nutné infrastruktury.

V rámci této studie bylo navrženo kotviště v lokalitě Ústí nad Labem – centrum. Toto kotviště je navrženo bohužel bez příslušné infrastruktury z důvodu omezeného místa na vodní hladině. Potřebná infrastruktura je navržena u kotviště v Brné.

Celkové náklady na výstavbu potřebné infrastruktury pro osobní lodě v Ústí nad Labem jsou odhadovány na 600 000 EUR s tím, že zatím nebyl dořešen způsob jejich financování.

Přímé finanční přínosy z výstavby nelze očekávat. Druhotné pozitivní dopady jsou očekávány v oblasti rozvoje cestovního ruchu v regionu, vytvářením nových pracovních příležitostí a vzrůstem nabídky cestovního ruchu.

14 Přílohy

Přílohy jsou k nahlédnutí na odboru regionálního rozvoje Krajského úřadu Ústeckého kraje.

- 14.1 Situace rozmístění přístavišť v úseku Mělník – Hřensko**
- 14.2 Plánovaná kotviště pro osobní lodní dopravu v Ústí nad Labem**
- 14.3 Kotviště Ústí nad Labem – centrum**
- 14.4 Kotviště Ústí nad Labem – Brná**
- 14.5 Varianta umístění přístavního můstku – lokalita centrum**
- 14.6 Schematický vodorovný řez přístavištěm pro osobní lodní dopravu**
- 14.7 Schematický půdorys přístavištěm pro osobní lodní dopravu**
- 14.8 Dotazník č.1o osobní lodní dopravě**
- 14.9 Dotazník č.2o osobní lodní dopravě**

Použitá literatura

- Dějiny města Ústí nad Labem (autor: Vladimír Kaiser a kol.)
- Manipulační řád VD Masarykovo zdymadlo Střekov na Labi (Rammy 2001)
- Kotviště pro osobní vodní dopravu na dolním Labi (AZ Consult 2009)
- Mapa osobní lodní dopravy a turistických přívozů ČR (Sdružení provozovatelů osobní lodní dopravy, o.s. 2009)
- www.vvo-online.de
- www.ropid.cz
- www.vikingrivercruises.com
- www.labskaparoplavba.cz
- www.saechische-dampfschiffahrt.de
- www.amjirousek.cz/lod.html
- www.lodnidoprava.unas.cz
- www.portabohemicaoriginal.cz
- www.elbeschiffahrt-frenzel.de
- www.saechische-dampfschiffahrt.de
- www.krasnebrezno.cz
- www.labskaplavebni.cz/LPS/
- www.mapy.cz
- www.usti-aussig.net
- www.kreuzfahrten-pool.de
- www.scylla-tours.com
- www.nicko-tours.de