



LABEL



Doporučené postupy pro cestovní ruch přízpůsobený povodňovým rizikům



SAXONY-ANHALT

Ministry of
Regional Development
and Transport

LABEL – adaptace na povodňové riziko v povodí Labe/Elbe



Celkové náklady : 4.215.680 EUR
z toho ERDF: 3.317.246 EUR
Doba trvání: 09/2008 - 8/2012

Lead Partner:

Saské státní ministerstvo vnitra

Kontaktní osoba:

Andreas Kühn
Saské státní ministerstvo vnitra
Wilhelm-Buck-Str. 2, 01097 Dresden
Tel.: +49 (0) 351/ 564 3456
Fax: +49 (0) 351/ 564 3459
E-Mail: Andreas.Kuehl@smi.sachsen.de

Partner ze Saska-Anhaltska:

Ministerstvo pro místní rozvoj a dopravu země Sasko-Anhaltsko

Další projektoví partneři:

Německo

- Saské státní ministerstvo vnitra
- Ministerstvo pro místní rozvoj a dopravu Saska-Anhaltska
- Durynské ministerstvo zemědělství, lesnictví, životního prostředí a ochrany přírody
- Saské státní ministerstvo životního prostředí a zemědělství
- Saský zemský úřad pro životní prostředí, zemědělství a geologii
- zemský okres Ludwigslust-Parchim
- Spolkový ústav hydrologický
- Německý svaz pro bydlení, urbanismus a územní plánování (Deutscher Verband für Wohnungswesen, Städtebau und Raumordnung e.V.)

Česká republika

- Ministerstvo životního prostředí ČR
- Ústecký kraj
- Jihočeský kraj
- Plzeňský kraj
- Královéhradecký kraj
- Středočeský kraj
- Liberecký kraj
- Pardubický kraj
- Povodí Labe
- Povodí Vltavy

Rakousko

- Rakouské ministerstvo životního prostředí

Maďarsko

- Vodoprávní úřad Střední Tisa

Úvod

Povodí Labe je čtvrté největší v Evropě a rozkládá se v částech České republiky, Německa, Rakouska a Polska. Žije zde přibližně 24 milionů lidí.

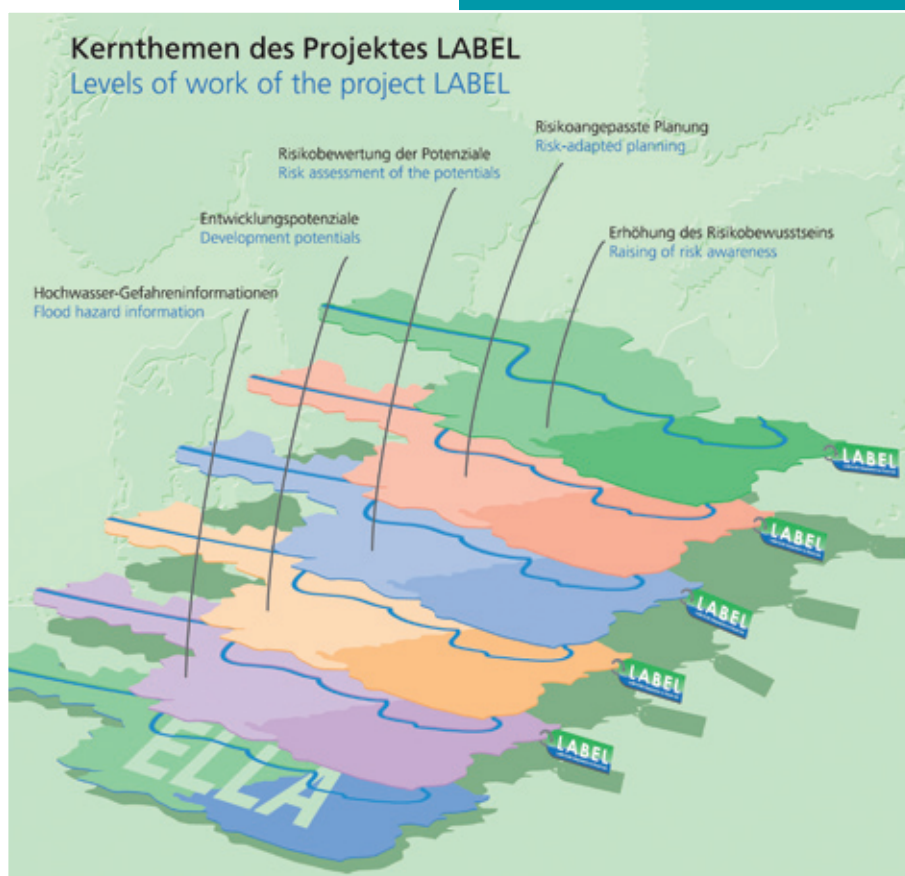
Labe na 1080 kilometrech délky navzájem spojuje různorodé regiony České republiky a Německa.

Typickými atributy pro Labe je přírodní říční krajina, hospodářský potenciál, například v cestovním ruchu a v sektoru dopravy, atraktivní životní prostředí a různé velké a malé sídelní útvary přímo u řeky. Veškerý rozvoj podél řeky je vystaven vysokému nebezpečí záplav. Na povodňovém riziku mají podíl také klimatické změny.

Cílem projektu LABEL bylo dosažení efektivnějšího řízení povodňových rizik jako předpokladu pro ekonomický rozvoj v povodí Labe. Náplně projektu měly citelné dopady na ekonomické oblasti, jako např. na cestovní ruch a lodní dopravu, a přispívají k rozvoji metod a nástrojů pro odhadnutí a snížení rizika v souladu se směrnicemi EU. V rámci projektu INTER-REG III B ELLA byla vyvinuta mezinárodní síť pro územní plánování a vodní hospodářství v povodí Labe. Byly vytvořeny přehledy ohrožených objektů a dohodnut základní plán využití v budoucnu. Na těchto prvcích je založen projekt LABEL.

V této brožurce jsou představeny doporučené postupy pro cestovní

ruch přizpůsobený povodňovým rizikům a katalog existujících a plánovaných infrastruktur vodní turistiky a adaptačních opatření s přihlédnutím k povodňovým rizikům jako výsledek projektu LABEL.



Inhaltsverzeichnis



1. Cestovní ruch přizpůsobený povodňovým rizikům - doporučený postup	5
1.1 Pozadí projektu	5
1.2 Úvod / Aktivita v partnerských regionech	5
1.3 Doporučený postup	6
1.4 Sasko-Anhaltsko	8
1.5 Sasko	8
1.6 Spojení vodní turistiky a protipovodňové ochrany v Jihočeském kraji	9
1.7 Vodní turistika v Ústeckém kraji	10
1.8 Vodní turistika v Plzeňském kraji	11
1.9 Zlepšení infrastruktury vodní turistiky ve Středních Čechách	12
2. Cestovní ruch adaptovaný na povodňová rizika – katalog existujících a plánovaných zařízení v oblasti vodní turistiky a adaptačních opatření s přihlédnutím k povodňovým rizikům	14
2.1 Katalog opatření	14
2.2 Sasko-Anhaltsko	14
2.3 Plzeňský kraj	15
2.4 Ústecký kraj	16



1. Cestovní ruch přizpůsobený povodňovým rizikům - doporučený postup

1.1 Pozadí projektu

Projekt LABEL, „ELBE - LABE adaptace na povodňové riziko v povodí Labe“, podporovaný Evropskou unií byl zahájen v září 2008 s ukončením v srpnu 2012. Jedním ze stěžejních bodů projektu je rozvoj „strategií a opatření pro adaptaci na povodňová rizika“ – za tímto pracovním názvem se skrývá mimo jiné dílčí projekt se vztahem k vodní turistice. Na projektové úrovni LABEL začaly partnerské strany z České republiky a Německa od konce roku 2009 společně řešit souvislosti mezi vodní turistikou a povodňovým rizikem. Kraje vypracovaly nejdříve řadu regionálních studií, jejichž tématem je vodní turistika adaptovaná na povodňové riziko v příslušných krajích. Na základě výsledků těchto studií byl vytvořen katalog opatření a doporučených postupů. Již na začátku vzájemné spolupráce se objevilo přání vytvořit z oblasti vodní turistiky stěžejní téma a centrum práce s veřejností.

1.2 Úvod / Aktivita v partnerských regionech

Labe a jeho přítoky mají neocenitelnou hodnotu v oblasti volnočasového cestovního ruchu a celé povodí je známé svou nedotčenou přírodou a krajinnou krásou. Ale také hospodářsky má řeka pro kraje velký význam. Ekonomické zájmy se však zčásti střetávají se zájmy

ochrany přírody. To je obzvláště zřetelné v rozvoji cestovního ruchu. Turistika je již v mnoha regionech důležitým hospodářským faktorem, jiné regiony mají ještě velké turistické potenciály. Vodní plochy mají rozhodující význam pro cykloturistiku a vodní turistiku, ale také pro další turistickou infrastrukturu, jako například restaurace. Často je potom využívání těchto ploch v rozporu s protipovodňovou ochranou. Ubývají volné plochy a rostou potenciály škod. Velkou výzvou je proto zajistit protipovodňovou prevenci za současného rozvoje cestovního ruchu.

V projektu LABEL tuto výzvu přijalo pět partnerských regionů:

- Sasko-Anhaltsko, DE
- Jihočeský kraj, CZ
- Středočeský kraj, CZ
- Plzeňský kraj, CZ
- Rakousko, region Böhmerwald, AT

Vybavení regionů vzhledem k přírodnímu prostoru a cestovnímu ruchu a jejich vývojové potenciály jsou velmi rozdílné. Zatímco v Sasku-Anhaltsku je infrastruktura vodní turistiky díky iniciativě „Modrý pás“ („Blaues Band“) již velmi rozvinutá, v mnoha českých krajích (jako např. v Jihočeském kraji), chybí jak infrastruktura, tak i nabídky, ačkoliv zde existují velké potenciály. Zájem o přeshraniční nabídky existuje ze strany uživatelů, často jsou však překážkou jazyk, chybějící informační mate-





riály a nedostatečně vybavená zařízení.

V Sasku-Anhaltsku bylo nyní v rámci hodnocení také zjišťováno, jaké silné a slabé stránky má takzvaný „Modrý pás“, vzhledem k adaptaci existujících infrastruktur na povodně. Ve Středních a Jižních Čechách v současné době není v oblasti vodní turistiky téměř žádná infrastruktura. Těžištěm studií proto bylo stanovení vhodných lokalit pro přístaviště a související infrastrukturu v oblasti vodní turistiky tak, aby nebyly bezprostředně dotčeny povodňovým rizikem. Plzeňský kraj má v oblasti vodní turistiky rovněž málo nabídek, jako například vyjížděky na kánoích a kempy u řeky, které jsou navíc silně ohroženy povodňovým rizikem. Zde bylo prověřováno, jak mohou být stanoviště a nabídky rozvíjeny s ohledem na adaptaci na stávající povodňová rizika. Kromě toho byly shromážděny zkušenosti z jednotlivých krajů z různých workshopů a partnerských setkání. V listopadu 2011 se v Magdeburgu konal mezinárodní workshop, kterého se zúčastnili partneři ze všech polabských regionů, aby diskutovali o společném dalším rozvoji infrastruktur, nabídek a tržních strategií. V únoru 2011 následoval další workshop ve Středočeském kraji.

1.3 Doporučený postup

Cílem každé studie je poskytnout regionům konkrétní informace

o zlepšení vodní turistiky adaptované na rizika. Na workshop se kromě toho pracovalo na přeshraničních možnostech. Přitom byly zřetelné rozdíly ve vybavení partnerských regionů z hlediska infrastruktury a nabídek v oblasti vodní turistiky. Zatímco v částech Německa je plánování a výstavba infrastruktury již z velké části ukončena, stojí mnohé české regiony na začátku procesu. Přesto bylo možno učinit několik společných závěrů a doporučených postupů pro rozvoj vodní turistiky v Polabí adaptované na povodňová rizika:

➔ Spojení nabídek v oblasti vodní turistiky v povodí Labe a uvedení na trh.

V projektu byl ze všech stran vyzdvihován význam trvalé nadregionální a nadnárodní spolupráce pro podporu vodní turistiky. Tato spolupráce by se měla vztahovat jak na nabídky vodní turistiky, tak také na jejich uvedení na trh:

- rozvoj nabídek vodní turistiky díky lepšímu propojení, například v oblasti lodních plaveb. Za tímto účelem musí lépe spolupracovat také svazy, organizace a správy.
- Intenzivnější spolupráce mezi německými spolkovými zeměmi a mezi státy (Německo, Česká republika, Rakousko) při uvádění nabídek vodní turistiky na trh: například lepší spolupráce německých a českých

turistických centrál nebo společná obsahová koncepce propagace v Polabí.

Nadregionálně a přeshraničně by mělo být kromě toho zavedeno jednotné značení pamětihodností a infrastruktury vodní turistiky (přístavy, kotviště atd.).

Pro zajištění spolupráce musí být zajišťovány jak regionální, tak i národní a evropské prostředky.

→ **Rozvoj infrastruktury v oblasti vodní turistiky s přihlédnutím k povodňovým rizikům**

Z důvodu rozdílů v infrastruktuře vodní turistiky podél Labe a jeho přítoků existuje velká potřeba vyrovnání infrastruktur na podobné standardy. Aby bylo možno oslovit více turistů, je nutno zřídit přístaviště, centra služeb a jasná značení.

Při plánování výstavby infrastruktury pro vodní turistiku, je nutné zabezpečit před povodní nejen tato zařízení, ale měly by být zohledněny také preventivní a širší aspekty. Zařízení protipovodňové ochrany je v řadě případů možné budovat i s přihlédnutím k možnosti začlenit zařízení do turistického využití.

Pro financování a provoz nových zařízení jsou šance v zapojení veřejně-soukromých partnerství.

→ **Lepší komunikace ohledně povodňových rizik u poskytovatelů turistických služeb**

Jak ukázal výsledek ankety prováděné v Sasku-Anhaltsku,

většina poskytovatelů turistických služeb není stavebně ani finančně zajištěna proti škodám způsobených povodněmi. Poskytovatelům turistických služeb musí být poskytnuty specifické informace o povodňových rizicích, přizpůsobené jejich situaci a souvislostem pro využití v oblasti vodní turistiky. Cílem je ozřejmit poskytovatelům, že také oni musí předávat informace návštěvníkům a zákazníkům, a tím zvyšovat povědomí o této problematice.

Vodní turistika v celém v povodí Labe bude představovat i v budoucnu zajímavé téma, příp. doplňující nabídku. Přesto by měly být využity a více zhodnoceny dostupné potenciály, v neposlední řadě na základě již uskutečněných a plánovaných investic do infrastruktury a marketingu. Významné postavení pro vodní turistiku a cestovní ruch v Polabí má trvalá a důsledná ochrana cenného přírodního prostoru.

Potřebné je zintenzívnění marketingových aktivit. Přitom bude záležet na větším propojení stávajících nabídek bez ohledu na zemské a státní hranice a posílení neregionální a přeshraniční spolupráce v marketingu. Návštěvník musí mít před sebou jasné, tematické a souhrnné informace v aktuálním „outfitu“.

Je nutno zajistit stávající atraktivní infrastrukturu a tam, kde je to nutné, doplnit mezery. Úpravy musí reagovat zejména na kolísání stavu vody.





brožura Blaues Band, průvodce vodní turistiky

1.4 Sasko-Anhaltsko

Vodní turistika „Modrém pásu“ má jedinečné přírodní a turistické prostorové potenciály. Mimořádný půvab oblasti dodává široce rozvětvený přirozený říční systém, atraktivní přírodní prostor s rozmanitou flórou a faunou ve spojení s kulturními pamětihodnostmi, mezi nimiž jsou místa světového dědictví UNESCO, historická hanzovní města, románské stavby, ale také vinařské regiony podél toků řek. Tento přírodní prostor zaslouhuje ochranu. Infrastruktura vodní turistiky v užším smyslu (přístavy, kotviště, propusti) se zde nachází na dobré úrovni.

Význam vodní turistiky jako výletního cíle je sice pro Sasko-Anhaltsko ve srovnání s kulturní a městskou turistikou doposud spíše nepatrný, pro jednotlivá místa podél „Modrého pásu“ však cestovní ruch představuje důležitý hospodářský faktor.

Rozsáhlými marketingovými aktivitami v letech 2004 až 2007 bylo zvýšeno povědomí o „Modrém pásu“. Kromě toho funguje jako nositel image vlastní naváděcí systém podél řek. V roce 2002 byl založen spolek Blaues Band e. V., který zastupuje zájmy vodní turistiky a stal se centrálním kontaktním partnerem pro vodní turistiku v Sasku-Anhaltsku.

Díky spolku Blaues Band e. V. má Sasko-Anhaltsko jako málokterá jiná spolková země vhodnou strukturu a potřebné know-how pro budoucí efektivní

a profesionální uplatnění vodní turistiky na trhu při dostatečné finanční základně. K adaptaci na povodňová rizika byla vypracována následující doporučení:

- zajištění a přizpůsobení infrastruktury v oblasti vodní turistiky,
- pokračování v nadnárodních opatřeních na ochranu přírody a ochranu proti povodním,
- využití přirozené protipovodňové ochrany, např. vytvořením dalších přirozených vyrovnávacích ploch ve spolupráci s organizacemi na ochranu přírody,
- technická a konstrukční protipovodňová ochrana, např. finanční podporou poskytovatelů služeb při zajišťování cest na vodě (především při výstavbě nových zařízení),
- vytvoření informačního systému na téma vysoký a nízký stav vody.

1.5 Sasko

Vodní turistika představuje ve Svobodném státě Sasko spíše okrajové téma.

Mezi Drážďanami a Saským Švýcarskem jezdí historické kolesové parníky. Jinak převládá podél Labe cykloturistika.

Sasko má řadu nabídek v oblasti vodních sportů. Mnoho řek, obrovská jezera a rybníky jsou vhodné pro vodní sporty. V regionu jsou různé možnosti - surfing, jachting, rybaření, kanoistika, přes vodní lyžování a jízdy na vodních skútrech až po rafting na divoké vodě.

1.6 Spojení vodní turistiky a protipovodňové ochrany v Jihočeském kraji

Souvislost mezi rozvojem vodní turistiky a povodňovým rizikem představuje pro Jihočeský kraj podstatný problém při rozvoji oblastí, které leží u vodních toků, přehradních nádrží nebo jezer. Jihočeský kraj je v České republice považován za území s nejlépe zachovalou přírodou. Nejdůležitějším charakteristickým znakem tohoto regionu a současně největší turistickou atrakcí je Šumava, v těsném závěsu následuje velká turistická oblast kolem města Třeboň, kde se nachází nejznámější oblast rybníků Česka, a dále je to oblast kolem Orlické přehrady - obecněji řečeno Střední Povolaví. Tyto povodněmi ohrožené regiony byly předmětem zkoumání projektu LABEL.

Pro Jihočeský kraj bylo důležité najít synergické řešení, které oblast účinně chrání před povodněmi a zároveň je at-

raktivní z hlediska vodní turistiky. Zdařilým příkladem je protipovodňový projekt na největším českém rybníce Rožmberku. Plánované změny hráze umožňují povodeň omezit na úroveň Q_{100} . Základem pro výběr tohoto řešení byly územní studie, ve kterých jsou předloženy a analyzovány podrobné strategie rozvoje pro osídlené a neosídlené oblasti a co nejpřesněji analyzovány následky případných vývojových projektů pro regiony - včetně možných dopadů na protipovodňovou ochranu.

Dalším příkladem řešení spojujícího turistiku a protipovodňovou ochranu je návrh na výstavbu ochranného přístavu České Vrbné, který se nachází nedaleko od severního okraje centra Českých Budějovic na horním toku Vltavy. Výstavba ochranného přístavu je jasným signálem držitelům výletních a turistických lodí, která říká: postaráme o vaše lodě - i v době povodní.

Z těchto studií a analýz je možno odvodit s ohledem na potenciál Jihočeského kraje tři důležité závěry pro další rozvoj vodní turistiky.

Ad 1) Nejdůležitějším motorem využití by měla být rekreační plavba na Vltavě do Českých Budějovic, která může čerpat z atraktivních turistických cílů nacházejících se na trase (např. hrad Zvíkov, zámky Orlick



kolesový parník „PD Leipzig“



a Hluboká nad Vltavou, historická města disponující dobrou občanskou infrastrukturou a velkým množstvím památek - České Budějovice, Týn nad Vltavou a Písek, v širším kontextu pak města Český Krumlov a Holašovice, která jsou dosažitelná na kole a která patří do kulturního dědictví UNESCO). Pro dosažení tohoto cíle by měl dále pokračovat projekt splavnosti Vltavy a měla by být rozšířena pro plavbu potřebná logistická a technická infrastruktura. Druhořadě je nutné zřídit na březích Vltavy turistickou infrastrukturu, příp. rozšířit a kvalitativně zlepšit infrastrukturu stávající, vytvořením nových možností ubytování různého standardu, vybudováním golfových hřišť a cyklostezek, nových restaurací nebo půjčoven jízdních kol.

Ad 2) Podstatný význam pro území Orlické přehrady má vyčištění vody v přehradě a likvidace sinic. To znamená efektivní výstavbu čistících zařízení odpadních vod na těch vodních tocích, které ústí do přehrady nebo do řek nacházejících se ve směru toku nad přehradou. Čistící zařízení musí být vybavena technickými komponentami pro odstranění fosforu, hlavního zdroje živin sinic. Dále to znamená jednat o změnách v obhospodařování pozemků ležících u přehrady nebo jejich přítoků a prosadit ekologický způsob hospodaření, tzn. menší využívání chemických hnojiv a

zvýšení podílu zatravněných ploch. To zahrnuje také jednání s chovateli ryb v oblastech kolem Třeboně a Blatné o změně chovného postupu, nižším příkrmování a přirozenějším chovu ryb.

Ad 3) Na Třeboňsku a v oblastech podél řeky Otavy by vodní turistika měla být intenzivně zaměřena na nejmenší lodě nebo kánoe (rafty). Také zde musí být rozvinuta a kvalitativně zlepšena turistická infrastruktura. To se týká zejména půjčoven lodí a jízdních kol a zvýšení ubytovacího standardu v kempch.

1.7 Vodní turistika v Ústeckém kraji

Cestovní ruch a vodní turistika na Labi je zajímavé téma, o jehož cílenou podporu se Ústecký kraj již dlouhou dobu snaží. Při vypracování katalogu stanovišť pro zřízení infrastruktury pro rekreační plavbu v uvedeném regionu bylo možno navázat na stávající nabídku turistiky v Polabí. Z celkového počtu stávajících infrastrukturních stanovišť bylo vybráno 12 přístavišť pro lodě pro osobní přepravu, přičemž výběr zahrnuje různé kategorie přístavů a kotvišť lišících se stupněm vybavení.

- Jedná se o následující přístaviště:

- Hřensko
- Děčín – Rozbělesy
- Velké Březno
- Brná nad Labem
- Píšťany
- Litoměřice, Lodní náměstí
- Litoměřice, ústí Mlýnského potoka
- Litoměřice
- Vědomice
- Vědomice, Pod Lípou
- Roudnice nad Labem – horní plavební kanál
- Roudnice nad Labem – U pily

Tyto lokality mají ještě další vývojový potenciál. Počítá se také s plány pro jiná stanoviště rekreační plavby.

Ke každé lokalitě existuje zvláštní list mapy, ve kterém jsou zaznamenány atraktivita v blízkém okolí (kulturní památky, cyklistické a turistické stezky, přírodní atrakce apod.) a také informace o dostupné nabídce služeb (obchody, gastronomie, možnosti ubytování, lékařská zařízení), o dopravní infrastruktuře (napojení na železniční a silniční síť, veřejná hromadná doprava, čerpací stanice atd.) a o možnostech rekreace (kempy, koupání aj.). Kromě toho obsahují mapové listy také grafické informace o povodňovém riziku a vymezení zátopových oblastí pomocí hranic HQ100, HQ20 a HQ5 Každé přístaviště je kromě toho popsáno na katalogovém listě, který vysvětluje bližší údaje o stanovišti a jeho vybavení. Všechna přístaviště v Ústeckém

kraji nacházející se na Labi jsou napojena na souběžnou Labskou cyklostezku, která je vhodná pro všechny skupiny cyklistů. Výhodou pro cyklisty cestující do větších vzdáleností a cyklisty využívající vedlejších tras je spojení této cyklostezky s dalšími důležitými cyklostezkami podél řek Ploučnice a Ohře a také s Krušnohorskou magistrálou. Z dosud realizovaných záměrů je třeba zmínit nedávno dokončený projekt Marina Labe v Píšťanech. Ten nabízí atraktivní možnosti pro zájemce o vodní turistiku, kterým jsou nabízeny nejen místní služby (ubytování, strava, možnosti tankování, opravy jízdních kol apod.), ale také o organizované jednodenní výlety na kole do okolí. Jednou z předností tohoto přístavu je i jeho „ochranná funkce“ v případě vzniku nečekané povodňové situace. Přestože již bylo v Ústeckém kraji několik projektů úspěšně realizováno, není zde potenciál řeky Labe v oblasti vodní turistiky dosud vyčerpán.

1.8 Vodní turistika v Plzeňském kraji

V Plzeňském kraji se především z důvodu nedostatečné infrastruktury a chybějícího napojení na další turistické aktivity potenciál pro vodní turistiku zatím ve větším rozsahu nevyužívá. Zařízení vodní turistiky jsou vázána přímo na vodní tok, a





Bezirk Pilsen

proto jsou ohrožena povodněmi. Výstavba v těchto oblastech by mohla vést k tomu, že se povodňové riziko zvýší v dalších oblastech. Zkušenosti, které Plzeňský kraj získal spoluprací partnerů v projektu LABEL, byly přínosem při posuzování rámcových podmínek pro vodní turistiku.

Přírodní podmínky Plzeňského kraje pro vodní turistiku nabízejí řadu možností především pro přírodně blízké formy vodní turistiky: rekreační a sportovní plavby na kánoích a rafting na menších řekách. Vodní turistika zde využívá podhorské vodní toky s průměrným průtokem mezi 10 – 30 m³/s, s vyšší rychlostí toku a s častým kolísáním hladiny a s omezenou splavností. Proto toto splouvání je téměř výhradně jednosměrné, což ovlivňuje i nároky na potřebnou infrastrukturu a logistické zabezpečení.

V rámci studie „Posuzování podmínek pro vodní turistiku v Plzeňském kraji“ byla posuzována stávající infrastruktura a další komplexní využití rekreačního a turistického potenciálu na řekách Otava a Berounka a byla doporučena opatření pro snížení povodňového rizika. Ze 36 posuzovaných přístavišť a kempů se šest z nich ukázalo jako nevhodných pro vodní turistiku z důvodu nemožnosti protipovodňové ochrany.

Studie navrhla i další možnosti pro zvýšení atraktivity vodní turistiky v Plzeňském kraji, jak doplněním chybějící infrastruktury,

tak i nabídkou doplňujících turistických aktivit, umožňujících navíc eliminovat sezónní využívání těchto zařízení.

Studie dále ukázala, že realizace opatření protipovodňové ochrany neomezuje turistické využívání řeky. Doporučená opatření z katalogových listů budou zahrnuta do územních plánů obcí a kraje využita při realizaci opatření k podpoře vodní turistiky.

K využití potenciálu pro vodní turistiku v Plzeňském kraji je třeba zlepšit i informovanost a propagaci (marketing). K tomu by mohly významně přispět i společné aktivity v Projektu LABEL.

1.9 Zlepšení infrastruktury vodní turistiky ve Středních Čechách

Předpoklady pro další rozvoj vodní turistiky ve Středních Čechách jsou dobré, v širokých úsecích podél Labe a Vltavy však chybí infrastruktura vodní turistiky. V projektu LABEL navrhl Středočeský kraj možná nová přístaviště s přihlédnutím k povodňovým rizikům.

K dispozici je rozvinutý výstražný systém (hlášení jednotlivých stupňů povodňového rizika) a ochranné přístavy.

Středočeský kraj navrhl vhodná stanoviště pro zřízení přístavišť a jejich zařazení do příslušných kategorií v závislosti na stupni jejich vybavení. V oblas-

ti výstavby infrastruktury pro volnočasovou lodní dopravu jsou v kraji deficitní. Ve zpracované studii jsou nabízena konkrétní řešení pro rozvoj infrastruktury vodní turistiky, která vedle turistiky jako hospodářského faktoru přihlíží také k aspektům povodňového rizika a ochraně životního prostředí. Bylo nalezeno a zmapováno 53 potenciálních přístavišť.

V rámci celkové délky zkoumaného úseku nebyla nalezena žádná stanoviště mimo záplavové oblasti. Studie se proto soustředila na hledání stanovišť, která leží nejdále od linie vodního toku, příp. alespoň na oblasti, které jsou chráněny vhodnými ochrannými opatřeními. V tomto případě musí být zaručeno bezpečné uchycení plovoucích zařízení při všech výškách hladiny. Vybraná stanoviště musí mimo jiné splňovat také následující podmínky:

- zajištění dobrého přístupu a dobrého dopravního napojení, pokud možno i při povodňových stavech,
- vzájemná vzdálenost navrhovaných zařízení umožňuje rychlé přemístění plovoucích zařízení a ukotvených plavidel z přístavů, které se nacházejí na exponovaných místech,
- dostatečná kapacita pro umístění všech ohrožených plavidel,

- další netechnické nároky nesmějí stát využití v cestě (ochrana přírody apod.).

Vedle již vybudovaných ochranných přístavů se nabízejí především mrtvá ramena Labe a pískové jámy. Pokud se nacházejí v blízkosti větších sídlišť a jsou vybavena potřebnou infrastrukturou, je možno zde doporučit výstavbu stálého zařízení (vybavený přístav, příp. marina). Jestliže na stanovišti infrastruktura chybí nebo je obtížně přístupná, je navrženo vybudovat pouze vysokovodní dalby, které mohou být v případě vysoké hladiny vody využity pro vyvazování plovoucích zařízení. Pro jednotlivé přístavy musí být v protipovodňových plánech uvedena preventivní opatření, jako například povinnost vyklizení přístavu a likvidace nebezpečných látek. Pro každé stanoviště, které bylo navrženo pro výstavbu infrastruktury, jsou popsána také obdobná opatření pro protipovodňovou ochranu.



Bezirk Mittelböhmen

2. Cestovní ruch adaptovaný na povodňová rizika – katalog existujících a plánovaných zařízení v oblasti vodní turistiky a adaptačních opatření s přihlédnutím k povodňovým rizikům“



Wasserstraßenkreuz Magdeburg

2.1 Katalog opatření

Ve studiích vytvořených v projektu byla mimo jiné navržena realizace potřebné infrastruktury, přizpůsobení stávající infrastruktury riziku povodní a navržena opatření k lepší spolupráci obyvatelů Polabí a sousedních regionů. Na základě podrobnějšího mapování zde byla například definována vhodná místa pro výstavbu nové vybavenosti pro vodní turistiky. Bylo také posouzeno, která zařízení vyžadují z důvodů povodňového ohrožení úpravy. Dále byly pořízeny regionální soupisy jak existujících, tak i plánované vybavenosti pro vodní turistiky. To má být prvopočátkem pro dosažení plošného přizpůsobení infrastruktury v oblasti vodní turistiky povodňovému riziku a k zatraktivnění regionů i pro přeshraniční vodní turistiky.

Do katalogu byly vybrány následující stěžejní body:

- Infrastruktura
- potenciály rozvoje (tam, kde jsou naplánovány)
- doporučení pro investování nebo plánovaná opatření (např. adaptační opatření, nová výstavba infrastruktury v oblasti vodní turistiky atd.)
- informace o povodňovém nebezpečí

- informace o povodňových rizicích, pokud možno až po extrémní ohrožení (pokud to připadá v úvahu)
- kontaktní osoba v příslušném regionu (osoba odpovědná za investice)

Tyto informace jsou rozděleny podle regionů a zaměřují se na jedné straně jak na potenciální investory a příslušné veřejné instituce, tak i na zainteresované občany. V dodatku tohoto katalogu navíc najdete podrobné mapy regionů (pokud byly k dispozici).

2.2 Sasko-Anhaltsko

Infrastruktura

Sasko-Anhaltsko má kvalitní turistickou infrastrukturu, především co se týče vody (přístavy, kotviště, plavební komory atd.). Proto bylo možno téměř dosáhnout infrastrukturního cíle celé koncepce Modrý pás (Blaues Band). Existuje celoplošný jednotný navigační systém s velkým množstvím informací díky spojení nabídek na vodě a na souši.

Jsou zde zastoupeni jednotliví velmi profesionální poskytovatelé služeb v oblasti plaveb na člunech, kánoích a lodích pro osobní přepravu s atraktivními nabídkami (např. společnost Havelberger Inseltouristik GmbH & Co. KG, Saale-Unstrut-Tours Naumburg, Reederei Süßen-

bach, Schönebeck), kteří díky svým pobočkám poskytují nabídky z jedné ruky a vylepšenou ekonomickou základnu

Rostoucí počet turistů v oblasti vodní turistiky na Modrém pásu přispívá k pozitivní dynamice, především v oblasti kanoistiky.

To s sebou přináší také posílení okrajových segmentů (např. cestovní ruch v dílčích úsecích - hausbooty).

Zejména plavby na lodích pro osobní přepravu a kanoistika přispívají k atraktivitě každodenního cestovního ruchu. Hospodářskou situaci poskytovatelů služeb je možno hodnotit jako poměrně stabilní.

Deficity a z nich vyplývající vývojové potenciály

Pobřežní infrastruktura (např. příjezdové cesty, zásobování a likvidace odpadu, gastronomie, možnosti nákupu) vykazuje mnohem větší mezery než vodní infrastruktura (přístaviště sportovních člunů a osobních lodí, čerpací stanice pro čluny), kde jsou mezery pouze ojedinělé.

Zčásti se vyskytují nedostatky v pobřežním značení (např. značení pěších cest z centra měst k nástupním stanicím cestujících) a nedostatečné začlenění do turistického naváděcího systému.

Velmi rozdílná úroveň poskytovatelů služeb týkající se velikosti a profesionality vede často pouze ke standardním nabídkám, inovativní a specifické nabídky orientované na cílové

skupiny často chybí. Z tohoto důvodu je možno u mnoha poskytovatelů služeb pozorovat tendence ke stagnaci.

Vzhledem k tomu, že vodní sporty jsou v Sasku-Anhaltsku spíše okrajovým tématem, existuje zatím velmi málo atraktivních nabídek pro získání návštěvníků k vícedennímu pobytu také z ostatních spolkových zemí.

Povodně

Zčásti je realizována adaptace na kolísání hladiny vody ze strany jednotlivých poskytovatelů prostřednictvím specifické konstrukce zařízení a lodí.

Doposud je zaznamenáno málo osvětové činnosti ohledně kolísání hladiny vody a adaptačních nabídkách. Malým zařízením chybějí prostředky pro intenzivnější zajištění proti povodňovým rizikům.

Panuje nejistota s ohledem na možný růst extrémního kolísání stavu vody z důvodu zásahů lidí do přírodního prostoru, globálních a klimatických změn.

2.3 Plzeňský kraj

Infrastruktura

Charakter vodní turistiky v Plzeňském kraji se odráží jak v nárocích, tak i ve stavu infrastruktury pro vodní turistiku.

Vodní turistika má především rekreační a sportovní charakter a téměř výhradně se od-



Hochwasser Magdeburg



Bezirk Pilsen

ehrává na malých plavidlech bez pohonu. Tato plavidla nejsou delší dobu kotvena na řece a nepotřebují proto investičně náročnější přístaviště.

Potřebnou infrastrukturou jsou především přístupová místa pro naložování (ve vazbě na parkoviště a veřejnou dopravu), odpočinková místa, tábořiště a kempy a doprovodná hygienická a stravovací zařízení.

Na řekách Otava a Berounka je v současné době 36 tábořišť a kempů využívaných pro vodní turistiku. V rámci Projektu LABEL byly zjištěny deficity v kvalitě infrastruktury a studie navrhla možnosti řešení. Současně byly navrženy i další lokality, které by mohly síť těchto zařízení doplnit.

Zlepšení podmínek pro vodní turistiku vyžaduje i zlepšení splavnosti – např. úpravou řečiště, nebo úpravou jezů. Zde se nabízí možnosti koordinace s řešením protipovodňové ochrany.

Problém vyžadující řešení je zlepšení komunikační přístupnosti zařízení pro vodní turistiku jak automobily, tak i veřejnou dopravou (autobusy, příp. železnicí) včetně možnosti přepravy lodí.

Deficity jsou i v možnostech půjčování plavidel, jejich servisu a uskladnění (úschovy).

Ke zlepšení efektivity těchto zařízení by přispělo multifunkční využití – nabízí se zejména pro cykloturistiku. V rámci studie byla v Plzeňském kraji navržena cyklostezka podél Berounky.

Povodně

Zařízení byla prověřena z hlediska ohrožení povodněmi. Realizace protipovodňových opatření může v řadě případů přispět ke zlepšení podmínek pro vodní turistiku a je nutné aby do jejich návrhů byl aspekt vodní turistiky integrován.

Za důležité je považována zapojení povodněmi ohrožených zařízení pro vodní turistiku do systému krizového řízení, včetně řešení možností evakuace a bezpečného kotvení plavidel.

Informovanost, marketing

V Plzeňském kraji je třeba zajistit jednak informační materiály o možnostech vodní turistiky a jednak informace (ukazatele, informační tabule) o vodních trasách, přístupových místech, infrastruktuře pro vodní turistiku, turistických atraktivitách blízkosti.

Nabízí se možnost komerčních (profesionálních) průvodců vodní turistiky (ve spojení s dalšími službami) – zde se nabízí možnost další spolupráce s projektovými partnery.

2.4 Ústecký kraj

Infrastruktura

Řeka Labe protéká územím Ústeckého kraje v délce cca 100 km mezi Dolními Beřkoviciemi a Hřenskem. Labsko-vltavská vodní cesta je nejdůležitější

vodní cestou České republiky. Vodní doprava na Labi se však v Ústeckém kraji potažmo v celé České republice obtížně vyrovnává se specifickým problémem tuzemských vodních cest. Tím je zásadní kapacitní zúžení v kritickém čtyřicetakilometrovém úseku Labe od Ústí nad Labem po státní hranici se SRN.

Tento úsek (dolní Labe), závislý na aktuálním vodním stavu, zásadně znehodnocuje doposud realizovanou infrastrukturu na řece Labi a Vltavě.

Vodní doprava v Ústeckém kraji včetně rekreační plavby se zabývá budováním chybějící infrastruktury s cílem zlepšení plavebních podmínek a zajištění celoroční splavnosti labské vodní cesty.

Úsek Ústí nad Labem - státní hranice ČR/SRN je úzkým hrdlem, protože je po většinu roku jeho splavnost omezena. Tato skutečnost se dotýká i osobní a rekreační plavby.

Na řece Labi je osobní doprava využívána zejména pro rekreační účely a čerpá z turistické atraktivity labského údolí. Klíčovými aktéry osobní dopravy na řece Labi v Ústeckém kraji jsou Labská paroplavební společnost o.p.s. a Labská plavební společnost s.r.o. Tyto společnosti zajišťují provoz osobní lodní dopravy na řece Labi, rozvoj související infrastruktury a propagaci a rozvoj cestovního ruchu v okolí řeky Labe.

Deficity a z nich vyplývající vývojové potenciály

V současné době jsou na řece Labi v provozu přístávací místa osobních a rekreačních lodí. Tyto lokality, které již existují, mají potenciál k dalšímu rozvoji. Zároveň není odmítán vznik dalších možných lokalit infrastruktury rekreační plavby na řece Labi.

Přístavy a přístaviště na řece Labi by měly být na každých 40 až 60 kilometrech vodní cesty, každých 20 až 30 kilometrů by pak mělo být vhodné přístávací místo, nejlépe v dosahu turisticky, kulturně nebo jinak atraktivního místa.

Zkoumané lokality rekreační plavby v Ústeckém kraji mají obecně dobrou turistickou návaznost na sídla v dostupné vzdálenosti a služby (restaurace, obchody, čerpací stanice pohonných hmot, ubytování). V okolí se vyskytují přírodní zajímavosti a kulturní památky. Dopravní návaznost je zajištěna příjezdovými komunikacemi nebo napojením na silnice I. nebo II. třídy, některé lokality jsou napojeny na železniční trať. Přesto i zde může dojít k dalšímu zkvalitnění této infrastruktury pro vodní turistiku.

Důležité je i propojení rekreační plavby s cykloturistikou, které je v Ústeckém kraji zajištěno díky Labské cyklostezce.

Úroveň kvality služeb poskytovatelů rekreační plavby na řece Labi na vždy dosahuje potřebné úrovně. Zkvalitnění těchto služeb je žádoucí zejmé-





na z důvodu rostoucího zájmu o osobní a rekreační plavby.

Povodně

Vybavenost přístavů na povodňovou situaci se liší podle kategorie konkrétního zařízení. Obecně platí, že za povodňových stavů (tzn. již při vyhlášení 1. stupně povodňové aktivity) musí být plavidla odklizená z vodní cesty do ochranných přístavů. Zde pak musí být zabezpečena tak, aby nedošlo k jejich uvolnění. Funkci ochranných přístavů mohou převzít i řádně vybavené přístavy určené pro kotvení a stání sportovních plavidel, pokud budou situovány ve vhodné lokalitě. Ze sledovaných 12 lokalit rekreační plavby plnily 2 lokality funkci ochranného přístavu. To znamená, že měly potřebné plovoucí prvky, které umožňují vyvázání při všech relevantních vodních stavech. Ostatní lokality jsou bez vybavenosti pro povodňové situace. U těchto lokalit je však třeba vzít v potaz, že vybudování prvků

pro bezpečné vyvázání plavidel v době trvání povodňové situace (vysokovodní dalby, případně doplněné o plovoucí molo, které k nim bude připojené) je značně nákladné a zcela určitě jejich používání musí mít, alespoň pro část disponibilních míst, charakter veřejné služby. Navíc tato zařízení pro vyvázování plavidel má význam navrhovat pouze tam, kde kotviště budou situována mimo exponovanou část aktivní zóny inundace.

Tento projekt je prováděn v rámci programu CENTRAL EUROPE a je financován Evropským fondem regionálního rozvoje.

Obrazový materiál

Jens Klapputh; obrazová databáze Investitions- & Marketinggesellschaft	titulní strana (horní fotografie)
neznámé	titulní strana (dolní fotografie), str. 12, str. 16
Infrastruktur & Umwelt; Professor Böhm und Partner	str. 2, str. 3 str. 4 (dole), str. 10, str. 17
Petr Háp	str. 4 (nahore), str. 5, str. 6, str. 7, str. 18, str. 19
Fotografie, Investitions-und Marketing- gesellschaft Sachsen-Anhalt mbH (IMG)	str. 8, str. 14
neznámé	str. 9
Andreas Kühl	str. 11
Helena Minichová	str. 13
Ministerstvo zemědělství a životního pros- tředí, referát protipovodňové ochrany	str. 15

Impressum

Vydavatel:

Ministerstvo pro místní rozvoj a dopravu
referát pro evropský místní rozvoj, zajištění územního plánování
Turmschanzenstr. 30
39110 Magdeburg
Telefon: +49 (0) 391/ 567 3501
Fax: +49 (0) 391/ 5677529

Tisk, úprava a sazba:

Harzdruckerei GmbH Wernigerode
Max-Planck-Str. 12/14
38855 Wernigerode
Telefon: +49 (0) 3943/ 5424-0
Fax: +49 (0) 3943/ 5424-99



