



Anketa MF DNES Co přinese splavnění Vltavy?

Vltavská vodní cesta je nově sjízdná z Budějovic až na Orlík. Je to pro jižní Čechy přínos? Může přitáhnout nové turisty? A není spíš rizikem pro řeku?



Hněvkovická přehrada Novou plavební komoru otevřeli na řece Vltavě před několika týdny. Foto: Marek Podhora, MAFRA

Vada na kráse: pod mostem v Týně velké lodě neproplují

Ivana Stráská
hejtmanka
Jihočeského kraje



Během uvedení do provozu hněvkovické plavební komory, která má umožnit propojení Českých Budějovic s Orlickou přehradou vodní cestou, jsem, bohužel, nikde v médiích nezaznamenala řešení jednoho zásadního problému. Tím je od okamžiku, kdy se začalo o splavnění Vltavy uvažovat, co bude s historickým mostem v Týně nad Vltavou? Pod ním totiž větší lodě zkrátka neproplují. Vyjádření Ředitelství vodních cest ČR po mnohaletém plánování: „Věříme, že to v blízké době vyřešíme,“ mě

o zásadním průlomem v této věci opravdu nepřesvědčilo.

Dále nevím, proč se nikde neobjevila částka, kterou bylo třeba na splavnění uvedeného úseku vynaložit. Dle mého zjištění se jedná o téměř 1,7 miliardy korun. Za ni by šlo třeba pořídit opravu 900 kilometrů krajských silnic, postavit 10 domů pro seniory či na 17 let zajistit Program rozvoje našeho venkova. Na to, co je pro Jihočechy přínosnější, ať si odpoví každý sám.

Prioritami pro kraj zůstává dostavba dálnice a železničního koridoru. Bojím se ale, že se státu podaří dříve spojit jih Čech s Prahou po vodě, což mě opravdu netěší. Na druhou stranu si umím představit, že by po Vltavě kromě výletních

pluly i větší obchodní lodě, které by třeba pomohly vyhnat přetížené kamiony ze silnic. Nic takového se ale neděje.

Za jednoznačně prospěšné pak považuji splavnění Vltavy s ohledem na vyčištění a prohloubení koryta řeky, což může mít pozitivní vliv při povodních.

Opatrná bych zatím byla ohledně přínosu splavnění pro cestovní ruch. Ten považujeme za jeden ze svých výstavních artiklů a i díky krajským projektům utratí turisté v našem regionu každoročně přibližně 20 miliard korun, jak potvrzuje analýza společnosti KPMG. Aby k nám vyletli lodě přilákaly další tisíce návštěvníků, tak s tím budou mít ještě hodně práce.

Pozitivem je ochrana měst před stoletou vodou

Martin Kaiser
Povodí Vltavy,
závod Horní Vltava



Velkým pozitivem projektu splavnění horní Vltavy je, že při úpravách koryta Vltavy a výstavbě plavebních zařízení se zlepšila protipovodňová ochrana několika měst a obcí. Úpravou řeky v Českých Budějovicích bylo zvětšeno koryto Vltavy v úseku mezi Dlouhým mostem a Českým Vrbným na stoletou povodeň.

Stavbou přístavu Hluboká, který obsahuje nový protipovodňový uzávěr na vjezdu, byla zajištěna ochrana levobřežního území Hluboké na 20letou povodeň. Pozitivní vliv na odtokové poměry měla i samotná výstavba plavebních komor v profi-

lech současných jezů, neboť v případě extrémních povodní lze přes ně převádět povodňové průtoky.

Otevření nové vodní cesty znamená pro Povodí Vltavy, které je jejím správcem, nové úkoly spojené se zajišťováním návrhových parametrů plavební dráhy a provozuschopnosti plavebních zařízení.

Rostoucí zájem o rekreační plavbu na horní Vltavě, který jsme zaznamenali v posledních třech letech, však dokazuje, že tato naše činnost má své opodstatnění, a jsem přesvědčen, že sportovně-rekreační plavba na horní Vltavě má potenciál k dalšímu rozvoji. S rozvojem plavby samozřejmě bude nutné postupně rozšiřovat stávající infrastrukturu, ať už jsou to nová stání pro lodě, nebo například servisní centra.

Do deseti let to bude stejná atrakce jako zámek Hluboká

Tomáš Jirsa
senátor a starosta
Hluboké n.Vltavou



Přípravy na splavnění se dělaly po celou dobu budování Vltavské kaskády. Když se v letech 1989-1991 stavěla nádrž Hněvkovice pro Jadernou elektrárnu Temelín, vyrostla hráz včetně padesátimetrové plavební komory. Vyvrací to jakékoli pochybnosti, že šlo o neuvážený či ad hoc vymyšlený projekt.

Stavbu prováděla státní organizace Ředitelství vodních cest a byly na ni použity peníze z fondu Evropské unie. Jsou to účelově vázané prostředky na vodocestné úpravy v členských zemích a nelze je použít k jiným účelům. Jinak řečeno, kdyby nebyly použity v České republice, byly by použity v jiné členské zemi k vodocestným úpravám.

Je nutné zdůraznit, že jako součást splavnění realizovala společnost Povodí Vltavy projekty protipovodňových opatření. Tolik kritizovaná prohrábka Vltavy a úpravy břehů připravily České Budějovice na průtok stoleté vody, který by jinak krajské město opět zaplavil.

Všude v Evropě jsou vodní cesty běžnou součástí dopravní infrastruktury. Tisíce českých občanů jezdí každoročně na dovolenou na vodě na kanály do Holandska či řeky do Francie, kde z rekreační plavby žijí celé regiony. Lipno, Orlík, Slapy i Praha jsou plné lodí. Na Baťovské kanálu na jižní Moravě, a je to opravdu pouze umělý kanál, loni projelo 90 tisíc lidí. Moravané a moravští politici nedají na „kanál“ dopustit a považují ho za turistickou atrakci prvního řádu.

Při neznalosti výše uvedených faktů se projekt občas stává předmětem kritiky. Odpovíme si každý na následující otázky: Škodí nějak plavba Jihočeskému kraji? Vkládá kraj do plavby nějaké prostředky? Dokázal by kraj prostředky, ze kterých je financováno splavnění, získat a použít na něco jiného? Nic z toho přeci neplatí. O čem je tedy řeč? Jsem přesvědčen, že do deseti let bude ze splavnění Vltavy stejná turistická atrakce, jako je dnes například zámek Hluboká.

Vodní turistika je v Evropě populární

Milan Hladík
hospodář Českého
rybářského svazu



Vybudování plavebních komor a splavnění Vltavy od Českých Budějovic dolů po proudu se týká úseku Vltavy, který je již dávno silně modifikován a sestává se de facto pouze z jednotlivých nádrží a zdří jezů. Díky tomu je i rybní obsádka silně pozměněna a na současný stav se už adaptovala.

Nepředpokládáme tedy významný negativní vliv na ryby, naopak při výstavbě plavebních komor jsou budovány rybí přechody a i komory samotné mohou částečně poskytovat cestu pro migraci ryb.

Je potřeba respektovat, že vodní turistika je i jinde v Evropě populární. Kromě toho může jihočeskému regionu, který je významně závislý na turistickém ruchu, přinést peníze, stejně jako sportovní rybolov. Při výstavbě vodo hospodářských staveb se vždy zlepšují podmínky pro převedení velkých vod, a tedy i ochranu majetku obyvatel.

Je třeba zajistit propojení Budějovic s Prahou

Petr Štumpf
odborný asistent,
Ekonomická fakulta



Otázka splavnění Vltavy a jeho přínosu pro rozvoj cestovního ruchu je v Českých Budějovicích velmi diskutovaným tématem. Podle mého názoru lze splavnění řeky využít pro významnější rozvoj příjezdového cestovního ruchu pouze za splnění určitých podmínek. Jednou z nich je začlenění této nabídky do produktového portfolia města a jižních Čech. To znamená navázat ji na další druhy cestovního ruchu, především kulturní, sportovní nebo rekreační. Druhým předpokladem je vybudování odpovídající infrastruktury. Pokud by rekreační plavby na Vltavě měly dosáhnout úspěšnosti například Baťova kanálu, se kterým je projekt často srovnáván, je nezbytné zajistit odpovídající zázemí a propojení Českých Budějovic touto vodní cestou s nejnáměnnějším zdrojovým trhem návštěvníků, tedy s Prahou.

A konečně, významným fakto-

rem, který může ovlivnit úspěšnost projektu, je spolupráce všech zainteresovaných subjektů, tedy podnikatelů, měst a obcí, Povodí Vltavy i organizací destinačního managementu.

Podle mě může být tento projekt vhodným doplňkem aktivit pro příjíždějící návštěvníky, nelze však na něm postavit klíčový produkt destinace. Nemá tedy podle mého názoru potenciál stát se nosným tématem v cestovním ruchu jižních Čech, ale spíše vhodným doplňkem nabídky cestovního ruchu.

Osobně jsem několikrát zkoušel plavbu z Budějovic na Hlubokou, svezli jsme i australské studenty z letní školy, kterou organizujeme na Ekonomické fakultě Jihočeské univerzity v Českých Budějovicích. Právě tento úsek však není pro plavbu vzhledem k okolí příliš atraktivní, proto si myslím, že propojení až do Prahy by mohlo být pro ztraktivnější ekonomické fakultě Jihočeské univerzity v Českých Budějovicích. Právě tento úsek však není pro plavbu vzhledem k okolí příliš atraktivní, proto si myslím, že propojení až do Prahy by mohlo být pro ztraktivnější ekonomické fakultě Jihočeské univerzity v Českých Budějovicích. Právě tento úsek však není pro plavbu vzhledem k okolí příliš atraktivní, proto si myslím, že propojení až do Prahy by mohlo být pro ztraktivnější ekonomické fakultě Jihočeské univerzity v Českých Budějovicích.

Splavnění je drahý a problematický projekt

Edvard Sequens
předseda Calla



Drahý projekt splavnění Vltavy do Českých Budějovic za miliardy korun vnímám jako silně problematický. Původní vltavská lodní cesta byla plánována pro nákladní lodě s výtlačkem do 300 tun, ale těžko si dnes představit, že tudy popluží pomalé lodě se zbožím. Jediné reálné využití tak má být rekreační, chcete-li turistické. V roce 2015 se nad tím pozastavili i auditři Evropského účetního dvora, kteří kritizovali, že projekt nebude mít přínos na přepravu zboží a že veřejné prostředky na rozvoj nákladní dopravy po Vltavě (tehdy 30,5 milionu eur) tak byly použity na sporné účely cestovního ruchu.

Dosavadní zájem o využití úseku do Českých Budějovic je nevalný, provozované plavby na lodi pro zhruba 70 lidí v průměru obsazují jen jednotlivci. Konečně, za drahý projekt si moc pěkných výhledů neuzijí. Zda se situace výrazně zlepší nyní po splavnění až po Orlík s výs-

kovým omezením do tří metrů v Týně nad Vltavou, je otázkou. Pořád ještě plavce čekají překážky v podobě vysokých hrází Orlíka a Slap, kde chybějí vodní zdviže.

Jestliže se doposud ve splavnění měly utopit na dvě miliardy korun, další obdobné peníze budou na tyto úpravy potřebné. A i velmi optimistická očekávání zmiňovala návratnost vložených veřejných prostředků ve vyšších desítkách let. Nepočítaje další miliony, které budeme platit z našich daní po každé větší povodni při zanesení plavební dráhy říčními nánosy, jako se tak stalo v roce 2013.

Každá prohrábka, zadržování přirozeného proudění, regulace a manipulace s výškou hladiny pak mají negativní dopad na život v řece, bez kterého by se z Vltavy stala jen umrtvená stoka. To chceme?

Peníze, které byly a mají být vynakládány do splavnění, nakonec chybí jinde. Zvláště citlivé je to v Českých Budějovicích, které stále nemají dokončenou základní komunikační síť, která by ulehčila vysokému zatížení obyvatel automobilovou dopravou.