

WASSERSTRASSEN
UND
BINNENSCHIFFFAHRT

WATERWAYS
AND
INLAND NAVIGATION

VODNÉ CESTY VODNÍ CESTY A PLAVBA

2
2017

Vltavská vodní cesta splavná až do Českých Budějovic



Slavnostní otevření plavební komory na jezu Hněvkovice na Vltavě 20. 5. 2017

Vydává

PLAVBA o.p.s.
A VODNÍ CESTY

Zdravice prezidenta republiky Miloše Zemana



Prezident
republiky

Vážené dámy, vážení pánové!

Dnes se otevírá plavební komora u jezu Hněvkovice, která dovrší plavební propojení od Českých Budějovic až k přehradě na Orlíku. Slavnostním okamžikem je to zejména proto, že dokončení jakékoliv souvislé infrastrukturní stavby je čímisi mimořádným. Příprava každého takového díla je totiž v podmínkách našeho stavebního zákonodárství těžká a dlouhodobá práce. Je tomu 17 let od chvíle, kdy mimořádný technik Ing. Libor Záruba seznámil tehdy zcela nové hejtmany Jihočeského a Středočeského kraje s potenciálem, který skýtá vltavská vodní cesta. Ano, ten Libor Záruba, jehož busta zdobí nedalekou plavební komoru v Hluboké nad Vltavou.

Bylo štěstím, že se po roce 2000 jihočeský krajský úřad ujal přípravy, že se hejtmán Jiří Zahradník obklopil technickými, dopravními a environmentálními odborníky. Tak vznikla přesvědčivá dokumentace, a tím i atmosféra, ve které se mohlo ministerstvo dopravy a Ředitelství vodních cest ujmout realizace. Po 17 letech tak skutečně mezi Českými Budějovicemi a přehradou Orlík vznikla souvislá vodní cesta, dlouhá téměř 95 km.

Dnes stojí před krajskými a dalšími orgány další úkol: aby dosáhli takové míry propagace, že se tato nová ucelená vodní cesta stane tak známou a využívanou, jakou je na Moravě Baťův kanál. Jistě stojí za to, inspirovat se cílevědomou činností vedení Jihomoravského kraje, tamějších obcí i podnikatelů, díky nimž se Baťův kanál stal vyhledávanou ikonou regionu. Dnes tuto vodní cestu ročně navštěvuje k 100 000 plavebníků, pro další statisíce je lákavým cílem cyklistických výletů. Tak vypadá úspěch. Podobnou cestou se, doufám, vydají i Jihočeši, možná právě zde přiřadí k rekreační plavbě i plavbu dopravní, například při dostavbě elektrárny v Temelíně.

Samozřejmě není na Vltavě vše hotovo. Dělán si naději, že podobný stavební počín se podaří i ve Středočeském kraji, že se dočkáme dokončení lodních zdvihadel na Orlíku a na Slapech. Tak se pro rekreační plavbu otevře závratná možnost plout z Českých Budějovic třeba až do Hamburku, nebo kamkoliv jínám na evropských vodních cestách.

Přeji vltavské plavbě i dalším vodocestným stavbám mnoho zdu!

Miloš Zeman

Vltava do Českých Budějovic hlásí hotovo - - poslední plavební komora Hněvkovice se otevřela lodím

V sobotu 20. května 2017 byla ministrem dopravy Ing. Danem Ťokem a dalšími hosty slavnostně otevřena poslední chybějící plavební komora na jihočeské Vltavě, překonávající spád jezu Hněvkovice u Týna nad Vltavou. Dokončil se tak program výstavby 33 km vodní cesty z Týna nad Vltavou do Českých Budějovic zahájený v roce 2008. Po šedesáti letech se České Budějovice a Hluboká nad Vltavou vrací na mapu říčních přístavů napojených na evropskou síť vodních cest. Vodní cestu budovalo Ředitelství vodních cest ČR jako státní investor při financování z prostředků Evropské unie prostřednictvím Operačního programu Doprava a ze Státního fondu dopravní infrastruktury.

Posledních 5 km nové vodní cesty s plavební komorou na jezu Hněvkovice pocházejícím z roku 1919, spolu s před 5 lety dokončenou plavební komorou na přehradní hrázi Hněvkovice, umožňují nerušenou plavbu na 98 km vodní cesty od Českých Budějovic až po přehradní hráz Orlík. Menší lodě do hmotnosti 3,5 tuny a šířky 3 m mohou pomocí lodního výtahu a vleku překonat hráze Orlík i Slapy a dosáhnout tak po 190 km Prahy nebo po 239 km soutoku s Labem v Mělníku.

„Dovolte srovnání. Před dvaceti lety byl padesátikilometrový Batův kanál na Moravě zarostlý vodní tok bez zájmu lidí o rekreaci. V současné době se na něm plaví asi 100 tisíc návštěvníků ročně a další tisíce lidí kolem něj jezdí na kole či vyráží na pěší túry. Ted i Vltava nabídne zájemcům možnost strávit podobnou, příjemnou, třeba i týdenní dovolenou v malebné krajině,“ uvedl ministr dopravy Dan Ťok. *„Na třířázovou proměnu Vltavské vodní cesty jsme využili evropské peníze z úspěšně čerpaného operačního programu Doprava I. Chtěl bych zdůraznit, že novou cestu projektovali čeští inženýři a postavily české firmy,“* dodal.

Dnes dokončovaná stavba představuje novou plavební komoru na jezu Hněvkovice, jehož celá polovina byla vybourána a na jeho místě vznikla od roku 2014 nejen plavební komora, unikátně obtékaná z obou stran řekou, ale také pohyblivý klapkový jez a multifunkční rybí přechod. Koryto řeky do Týna nad Vltavou bylo v délce přibližně 3 km prohloubeno a dokončila se rovněž svislá zeď v dolní rejdě plavební komory na přehradě Hněvkovice. Spolu s plavební komorou na přehradě Hněvkovice dosáhly celkové náklady 470 mil. Kč.

„Za dvě miliardy korun tak během deseti let vznikla 4 zdymadla, 2 přístavy, 5 přístavišť a upravili jsme patnáct kilometrů koryta řeky. Plavba se tak vrací na řeku, která byla klíčovou vodní cestou pro české země již od časů císaře Karla IV,“ řekl ředitel Ředitelství vodních cest ČR Lubomír Fojtů. *„Posledním úkolem, který zatím stojí před námi, je dořešit lodní zdvihačky přes přehradní hráze Slapy a Orlík, aby i větší kajutové rekreační lodě mohly využívat opravdu celou vodní cestu,“* dodal.

Stavbu plavební komory na hněkvovickém jezu realizovala společnost Metrostav a.s. ve spolupráci se společností Zakládání staveb, a.s. *„Pro Metrostav to byla jedinečná příležitost účastnit se tak významného projektu, který bude odkazem pro budoucí generace a zároveň zlomovým pro rekreační plavbu v jižních Čechách,“* říká Martin Stašek, oblastní ředitel pro Jihočeský kraj.



Českým Budějovicím se otevřela cesta k moři

Jsem velmi potěšen, že můžu být při tom, kdy se otevře nádherné dílo hněvkovické plavební komory, které splavní Vltavu od Orlíka až po České Budějovice a umožní zpřístupnit tento krásný kus řeky pro plavbu a pro rekreaci a business. Myslím, že si to Vltava zaslouží, že to bude do budoucna stejný úspěch jako je dnes Baťův kanál a že se tady zvedne jak množství turistů, tak i zaměstnanost.

Jsem rád, že se tím rovněž otevře cesta, která umožní dostat se z Českých Budějovic až k moři.

Nedávno jsem dostal významné ocenění. Stal jsem se Ropákem roku za to, že jsem zabránil vyhlášení evropsky významné lokality. Jsem přesvědčen, že jestliže dostanu Ropáka roku za něco takového, jako je splavnění Vltavy, tak si to zasloužím. A já jsem docela rád, že takové ocenění mám.

Přeji všem, kteří využívají Vltavskou vodní cestu, aby jim sloužilo toto vodní dílo ku prospěchu.

Dan Ťok
Ministr dopravy ČR



Z Hluboké nad Vltavou připlouvá do Hněvkovic delegace s ministrem dopravy Danem Ťokem

Je potřeba konečně dokončit lodní zdvihadla na Orlíku a na Slapech!



Vážení hosté,

chtěl bych zde především přivítat bratry a sestry ze spolku Vltavan z Purkarce, ze Štěchovic, z Davle a zejména z mého domovského spolku, z Prahy. Děkuji vám, že jste přišli v tak hojném počtu. Bez vás si plavbu na Vltavě nedokážu ani představit.

Zaznělo tady mnohé, ale možná utíká určitá historická souvislost, že my tady děláme něco, co tady vlastně děláme znovu, protože České Budějovice a Jihočeský kraj se touto stavbou znovu napojí na téměř 40 tisíc kilometrů evropských vodních cest a když se podíváme do historie, tak bylo období, kdy právě Vltavská vodní cesta byla velmi významnou vodní cestou. To období trvalo po dobu 350 let, asi od roku 1540 do roku 1890. Přepravovalo se tady dřevo, sůl, grafit, a hlavně tady byli výrobci lodí, takže tady byla velká plavba po Vltavě a Labi vlastně až do Hamburku a jezdily tady tehdy lodě o výtlačku 10 až 60 tun, délky 20 až 40 metrů.

Proto připomínám, že my se k tomu vracíme, ale zdaleka se ještě nevracíme do toho stavu jaký byl, protože bohužel přes vodní díla Orlík proplavíme pouze malá pla-

vidla a přes Slapy převážíme neustále na valníku trakto-rem. Takže já přijímám výzvu pana ředitele Fojtů k tomu, aby se nám podařilo konečně zahájit vlastní realizaci výstavby lodního zdvihadla nejdříve asi na Orlíku a poté i na Slapech, čímž dosáhneme plnohodnotného splavnění Vltavy. Myslím si, že horizont roku 2020 by mohl být dosažitelný.

Je vidět, že o plavbu je velký zájem a potenciál Jihočeského a Středočeského kraje je značný a je to vidět na provozu z loňského roku, kdy na zprovozněných úsecích asi 40 kilometrů z Českých Budějovic do Hněvkovic bylo proplaveno asi 3 300 plavidel. Státní podnik Povodí Vltavy plně podporuje rozvoj plavby i dobudování obou zdvihadel a chtěl bych poděkovat všem, kteří se podíleli na realizaci plavební komory Hněvkovice, která je mimořádně povedeným dílem.

Kolegům z Povodí Vltavy chci popřát hodně štěstí při jeho provozování a všem, aby zde bylo proplaveno co nejvíce plavidel.

Zatímco pan ministr se chlubil, že má Ropáka roku, já jsem obdržel Zelenou perlu, kterou беру jako výzvu prosazovat tyto projekty dál.

Vodnímu dílu přeji co nejvíce proplavení bez plavebních nehod.

Petr Kubala,
generální ředitel státního podniku Povodí Vltavy

Velké a náročné dílo bylo při splavnění Vltavy vykonáno



Velevážené slavnostní shromáždění!

Jsa velice potěšen z četné návštěvy vaší, dovoluji sobě vás všechny, jmenovitě pány zástupce vysoké vlády, vysokého zemského výboru c. k. úřadů a ústavů, okresů, obce, posádky, ústavů vyučovacích, zdejších úřadů železničních, zástupce obchodu, průmyslu, živnostnictva jakož i zástupce tisku srdečně uvítati a vám za vlídnou vaši návštěvu, kterou jste poctili a okrášlili naši dnešní slavnost, co nejupřímněji poděkovati.

Jsem velmi mile potěšen, že dílo, které jsem před více jak 186 léty započal našlo své pokračovatele a že splavnění Vltavy jest i nadále věcí živou a životaschopnou. Splavnost českých řek, kterou v dobách našich zajišťoval rakouský stát či soukromý podnikatel, byla od r. 1869 v zemské správě České země. Původní privilegium bylo po revolučním roce 1848 zrušeno.

Já sám jsem za podpory úřadů zahájil regulační práce

nejen na Vltavě a Labi, nýbrž i na Lužnici a Nežárce. Od roku 1831 naší firmě byly zadávány všechny vodní stavby mezi Českými Budějovicemi a Prahou, poté následovalo zadávání veškeré práce, která souvisela s udržováním řečiště pro plavbu na Vltavě a Labi vedoucí až k saským hranicím.

Jen ten, kdo sám na vlastní kůži zažil, kolik námahy a úsilí bylo nutno vynaložiti ku splavnění řeky Vltavy dokáže teprve docenit to velké a náročné dílo, které zde bylo vykonáno.

Vyžádalo si to jistě, jako v dobách našich, značných, často nákladných úprav říčního toku, protože plavební dráha byla především díky kamenům, skaliskům, nánosům šterku, splavům písku, bahna i padlým stromům těžko splavná.

Vzdávám tedy hold tomuto bohublému dílu a jeho tvůrcům.

Vojtěch (Adalbert) Lanna

České Budějovice vítají první lodě z Orlíku a Prahy



Z Českých Budějovic, které měly od panovníka Karla IV. udělen solný monopol, se sůl dopravovala loděmi po Vltavě do Prahy pravidelně už od roku 1550. Proto byly v 16. století provedeny úpravy vedoucí ke splavnění Vltavy. Původně císařská, dnes Lan-nova loděnice, zaznamenala největší rozkvět za Adalberta Lanny, který ji od hlubockého panství koupil za 870 zlatých a přeměnil ve vlastní podnik. Až do roku 1860 tady výroba lodí prudce stoupala. Skutečnou splavnost Vltavy přerušila až novodobá výstavba některých vodních děl s absencí plavebních komor.

České Budějovice leží na soutoku Vltavy a Malše, což je v podstatě předurčuje k tomu, aby vnímaly vodu jako fenomén krajiny. Využití dosud skrytý potenciál bylo cílem dřívějšího rozvojového projektu Město a voda, jehož nosnou myšlenkou bylo znovuoživení vodních toků. Jak známo, v minulosti byly místní řeky součástí života obyvatel. Sloužily jim při práci i k zábavě, po jejich hladinách

běžně proplouly lodě, břehy nabízely místa společenským událostem i soukromým prožitkům. Vrátit řeku člověku, ale také znamenalo vytvořit podél nich zázemí, což bylo rozhodnutí, které se všem nezdálo úplně populární. Motivací pro projekt Město a voda byla skutečnost, že krajské metropoli dosud chybí takový turistický produkt, který by ji zviditelnil v konkurenci přírodních a historických atraktivit regionu.

Podle platného zákona o vnitrozemské plavbě je řeka Vltava i v současné době využívanou vodní cestou. Myšlenka na dokončení její splavnosti pro rekreační plavbu začala nabývat reálných kontur s příchodem nového tisíciletí. Podle kvalifikovaných odhadů se splavněním celého toku mezi soutokem s Labem a Českými Budějovicemi v daném území navýší roční počet turistů o 55 tisíc. Vltavská vodní cesta je nyní hotová. Jaká bude její budoucnost, to ukáže čas i náklonnost těch, kteří se po ní budou plavit.

Osobně bych jí přál hodně spokojených pasažérů a návrat do historie, kdy byla lodní plavba respektovaná a významná.

Jiří Svoboda
primátor Českých Budějovic



České Budějovice obklopeny Vltavou a Malší – koncový přístav Vltavské vodní cesty

Foto: Libor Sváček

Slavnostní otevření plavební komory na jezu Hněvkovice

Foto: Ředitelství vodních cest ČR, Tomáš Kolařík – Plavba a vodní cesty o.p.s.,
Radka Doležalová – Deník, Michaela Jirásková – Stezka Vltavy



Celkový pohled na plavební komoru na jezu Hněvkovice v den slavnostního otevření



Připlouvá loď Vojtěch Lanna Junior s historickou delegací Vojtěcha Lanny



Vojtěch Lanna slavnostně proplouvá plavební komorou



Čestní hosté stírhají pásku a otevírají oficiálně plavební komoru Hněvkovice plavbě



Čestná stráž spolku Vltavan



Rekreační lodě již netrpělivě čekají na první proplavení veřejnosti



Plavební komora Hněvkovice praská ve švech



Do centra Týna nad Vltavou poprvé připlula velká osobní loď v rámci festivalu Vltava Open



Flotila rekreačních lodí z Prahy v čele s osobní lodí Vojtěch Lanna Junior slavnostně připlouvá do Českých Budějovic



Přístaviště Lannova loděnice poprvé pocítila plný nápor rekreační plavby



Primátor Českých Budějovic vítá početnou delegaci první flotily, která připlula do Českých Budějovic díky nové pl. komoře v Hněvkovicích



Aby mohly i větší lodě plout bez omezení mezi Českými Budějovicemi a Orlíkem, je ještě potřeba vyřešit problém nízkého tzv. železného mostu v Týně nad Vltavou