

ČESKÉ BUDĚJOVICE PO POVODNÍCH

Rozhovor s náměstkem primátora Vladimírem Kostkou

České Budějovice jsou městem, které bylo zasaženo srpnovými povodněmi v „prvním plánu“, na němž ale již dnes, s výjimkou poničených pobřežních hrází na Vltavě a Malši, důsledky prakticky nejsou vidět. Redakce se rozhodla v této souvislosti oslovit náměstka českobudějovického primátora RNDr. Vladimíra Kostku, aby se s odbornou veřejností podělil o bezprostřední zkušenosti s prací na obnově města, jeho zástavby, infrastruktury dopravy apod.



Foto © Lubor Frádrlich



Foto © Magistrát města Českých Budějovic

Pohledy na řeku Vltavu a Nový most ze sídliště Vltava – srpen 2002

Pane náměstkú, musíme se vám svěřit s našimi prvními pocity při návštěvě centra vašeho města. Působí čistě a upraveně a s výjimkou poničených říčních regulací na něm takřka nejsou vidět stopy po povodňových škodách. Můžete stručně popsat rozsah škod ve městě?

Povodně způsobily velké škody, ty ale nejsou tolik vidět. Jejich rozsah na městském majetku je vyčíslen zhruba v částce jedné miliardy dvou set milionů korun a přímé škody na celém území města činí kolem tří miliard korun. Vezmeme-li v úvahu, že rozpočet města je okolo jedné a půl miliardy, jsou škody na městském majetku obrovské. Znamená to, že kdyby byly hrazeny pouze z rozpočtu, nesměli bychom po tři roky investovat do ničeho jiného. Proti jiným postiženým městům jsme měli relativní výhodu v tom, že voda rychle přišla a stejně rychle odešla. Nemohli jsme se sice na příval vody připravit, avšak nedošlo k dlouhodobému podmáčení, jako tomu bylo na dolních tocích. Škody byly způsobeny zejména proudem vody. Kromě toho máme obavu

ze zvýšené hladiny spodní vody a na mnohých místech z jejího zvýšeného tlaku. Máme obavy z průběhu zimy, protože základy a základové desky jsou dosud podmáčeny a v případě velkých mrazů by mohlo dojít k statickému poškození objektů. Viditelné jsou zejména škody na hrázích obou řek. Vlastní hráze jsou ve správě Povodí Vltavy a my nemáme vliv na průběh jejich oprav. Naším majetkem jsou poničené vrchní stavby, jakými jsou cyklistické stezky, parkové úpravy a komunikace. Musím také zmínit provozní škody, mezi něž patří například opožděné zahájení školního roku a trvajících uzavření některých sociálních zařízení a mateřských školek.

Co například budějovické divadlo, ležící přímo na nábřeží Malše?

Technické provozy byly zatopeny, ale dnes divadlo hraje. Také většina zasažených sportovních zařízení funguje. Pouze plavecký bazén, ve kterém byly zatopeny prostory technologie úpravy vody, je doposud uzavřen. Zimní stadion, ve kterém probíhala v době povodní rekonstrukce, bude slavnostně otevřen 4. října 2002 (rozhovor probíhal 3. 10. 2002, pozn. red.). I když jsou škody na technickém zázemí stadionu značné, divák v podstatě nic nepozná.

Byl městský majetek pojištěn?

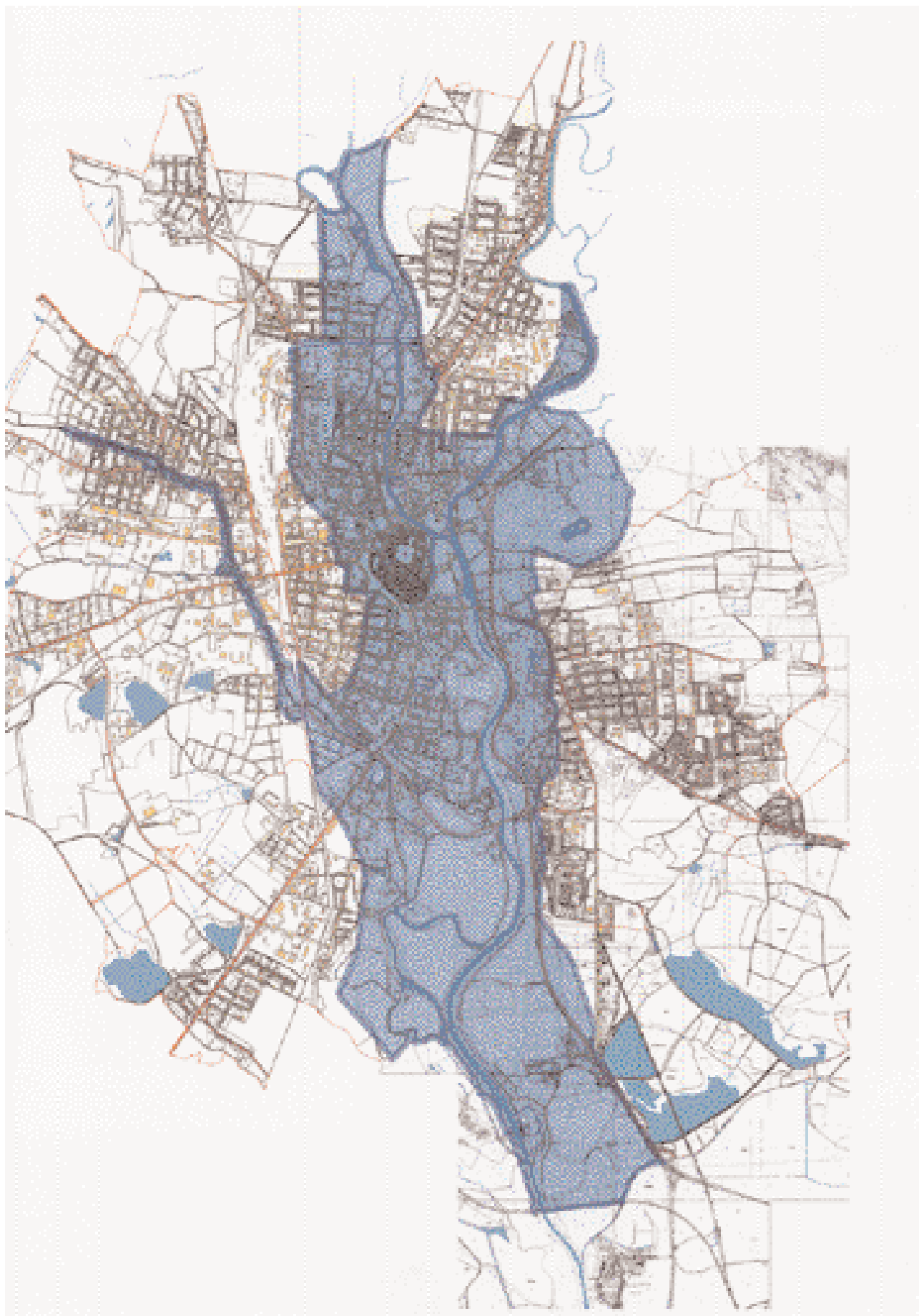
Byl. Pokud jde o nemovitý majetek, byl pojištěn v celém svém rozsahu. U movitého majetku je to samozřejmě složitější.

Neměli jste v této souvislosti potíže s danou formulací smluv, která by zpochybňovala povodeň jako přírodní katastrofu?



Foto © Magistrát města Českých Budějovic

Rabštejnská věž – srpen 2002



Skutečný rozsah záplav ze srpna 2002

Ne, naše smlouvy byly ošetřeny tak dobře, že i část předčasně užívaného zimního stadionu byla pojištěna na novou hodnotu.

Mělo vaše město vymezení záplavových (dříve zátopových) území na stoletou vodu?

Samozřejmě. Máme poměrně nový územní plán, schválený v roce 2000, ve kterém jsou veškerá pásma stoleté vody vyznačena.

A „chovala se“ povodeň podle tohoto vymezení?

To se dá těžko posoudit. Na Malši byla podle předběžné zprávy Českého hydro-meteorologického ústavu povodeň na úrovni stoleté vody, ale Vltava měla nad Budějovicemi podle předběžných odhadů více než tisíciletou vodu a pod soutokem s Malší vodu více než pětisetletou. Povodňový plán města počítal se stoletou vodou. Na mapách máme zakresleno srovnání předpokládaného a skutečného průběhu záplav. Dá se říci, že předpoklad se od reálu příliš nelišil, nicméně je nutno prověřit výšku stoleté vody, která byla v některých částech města větší, než vymezení předpokládalo, a jinde tomu bylo naopak. Jde v podstatě o to, že dynamika vody je vždy poněkud jiná, než předpokládá teorie. Naším poznatkem je mimo jiné také to, že musíme prostudovat historické materiály a podívat se, kde naši předkové stavěli a kudy v historii tekla voda. Řeka má totiž



Foto © Magistrát města Českých Budějovic

Park Na Sadech – srpen 2002

obrovskou „paměť“ a ráda se vrací do svých původních koryt, které již dávno neexistují. Z tohoto pohledu si nemyslím, že by územní plán Budějovic byl špatný. Když však voda přesáhne úroveň ochrany na stoletou vodu, pak je všechno plánování marné. V současné době probíhají diskuse o tom, zda se dá plánovat ochrana na větší než stoletou vodu anebo má být její hladina stanovena výše. To je však nutno svěřit odborníkům při současném respektování všech patřičných správních mechanismů.

Odborníci také konstatují, že historická zástavba díky svým konstrukcím s podstatně jednodušším technologickým vybavením je proti vodě odolnější. Stručně řečeno – voda do objektu přijde a zase odejde, aniž by způsobila větší škody.

Historické zkušenosti jsou neocenitelné. Mohu vám například ukázat srovnání předpokládaného a skutečného rozlivu vody. Navzdory předpokladům bylo zaplaveno i náměstí. Voda na něj skutečně přišla a odešla, aniž historické zástavbě výrazněji ublížila. Zde bych se rád zmínil o názoru, že náměstí a celé historické jádro mělo být chráněno pytlí

s pískem tak, jak tomu bylo například v případě Pražského předměstí, kde byla taková hráz za příkladně iniciativy a součinnosti občanů vybudována v délce dvou a půl kilometrů. Je sice pravda, že nakonec se voda přelila, ale více než dvacet hodin bylo sídliště od živlu uchráněno. Ke konci října připravujeme veřejný seminář, který vyhodnotí průběh a následky povodní a bude formulovat zásady pro obnovu a ochranu před případným budoucím povodňovým nebezpečím. Seminář by měl shromáždit zkušenosti všech, kteří se na záchranných pracích podíleli, tedy členů krizového štábu, zaměstnanců města, vojáků, hasičů, záchranářů, mnoha dobrovolníků a dalších. Měl by být také fórem odborníků včetně urbanistů a územních plánovačů a přístup na něj by měl mít každý, kdo projeví zájem. Radnice je v současné době pod politickým tlakem, pokud jde o budování dalších protipovodňových staveb. Jedná se například o budování ochrany před stoletou vodou na Malši. Problém Havlíčkovy kolonie byl ostatně dostatečně medializován.

Jak se osvědčila ochranná funkce říčních regulací a hrází?

Rozsah poškození poukázal na kvalitu provedených prací. Například regulované úseky podél Malše nebyly prakticky poškozeny. Na Vltavě byly sice kvalitní hráže, ale proud byl tak silný, že zejména v meandrech neodolaly. Aniž bych se chtěl dotknout ochránců životního prostředí, musím v tomto místě konstatovat, že máme velmi špatné zkušenosti se stromy osázenými přímo do hrází. Dostala-li se



Foto © Magistrát města Českých Budějovic

Piaristické náměstí – srpen 2002

voda pod kořenový systém, stromy byly vyvráceny do vody, která dokonala dílo zkázy. Možná existují tak hluboko zakořenitelné stromy, které povodni odolají, my tuto zkušenost prostě nemáme.

Vyvrácené stromy byly mnohde také příčinou poškození či přímo zničení mnoha mostů na našem území. Jak je to s těmi budějovickými?

Všechny tři velké mosty na Vltavě vydr-

ka území státu celoplošný problém. Nejde přitom jenom o dřevěné chatky, ale také o ploty, ovocné stromy a křoviny, které mohou napáchat značné škody. Nebezpečí je přitom dvojitě – jednak samotné plovoucí předměty v dravém proudu ohrožují vše, co jim přijde do cesty, jednak odolávající ploty, vegetace a drobné stavby zachycují další předměty a vytvářejí tak nechtěné bariéry. Tuto otázku je nutno řešit, a jak známe zahrád-

náhradní plochy, soukromé pozemky vykoupit a potom uvažovat o změně územního plánu.

Došlo v Českých Budějovicích ke zhroutění některých staveb?

Nedošlo. Myslím, že je to především způsobeno faktem, že území bylo zaplaveno jenom krátkodobě. Jsou-li některé soukromé objekty staticky narušeny, musíme připustit, že nebyly v pořádku již před povodněmi, a že voda kritickému stavu napomohla. Závažným ekologickým problémem je zatopení čistírny odpadních vod. Čistírna prostě musí být blízko řeky a technická opatření proti povodni tedy zákonitě nemohou být absolutní. Měli jsme v našem městě čistírnu s vysokým stupněm modernizace, splňovali jsme s velkou rezervou parametry Evropské unie a neplatili jsme žádné poplatky za vypouštění znečištěných odpadních vod do Vltavy. Kromě mechanického čištění jsou v současné době ostatní stupně čistírky mimo provoz. Na její opravu, nezbytnou modernizaci a znovuvvedení do provozu bude zapotřebí zhruba 150 milionů korun. Dnes tedy bohužel vypouštíme špínu přímo do Vltavy.

Bude nutno provést úpravy kanalizace, například zpětné klapky?

Na toto téma zde vznikla docela zajímavá diskuse. Někteří nás obviňují, že při využití zpětných klapky by nebylo zaplaveno historické jádro města, ale problém je složitější. I když nejsem v této oblasti



Foto © Magistrát města Českých Budějovic

Plavecký bazén a Dlouhá lávka – srpen 2002

žely a k jejich poškození nedošlo. Kromě toho vede přes Vltavu letos postavená pěší lávka. Její lehká progresivní konstrukce nedoznala žádných škod, snad s výjimkou zábradlí, poškozeného plovoucími stromy. Vlastně jediný most vedoucí přes Malší prakticky zmizel. V tomto případě šlo ale shodou okolností o most navržený k demolicí, přičemž je zde projekt a stavební povolení na most nový, který se už v současné době staví. Utržený most zůstal v korytě řeky a za dramatických podmínek byl v průběhu jediného dne vytažen a demontován.

Vyskytly se nevhodně umístěné stavby, skládky a jiné objekty, které způsobily svým odplavením „druhoplávanou“ škodu?

Pomineme-li z televize známé plovoucí sudy z pivovaru Samson a českokrumlovského pivovaru, k závažným druhotným škodám tohoto typu nedošlo. Je ale nutno otevřít diskusi o zahrádkářských koloniích. Jde o velmi citlivý a z hledis-

káře jako lidský druh, bude se muset postupovat s co největší politickou citlivostí. Povinností města zřejmě bude najít



Foto © Magistrát města Českých Budějovic

Dlouhý most a řeka Vltava – srpen 2002



Foto © Magistrát města Českých Budějovic

Zlatý most, Krumlovský most, Jihočeské divadlo a soud – srpen 2002

odborníkem, snažil jsem se získat patřičné informace a jsem v této věci na pochybách. Zpětné klapky jsou dvousečnou zbraní. Zabrání sice zpětnému vzduť, povodeň je ale téměř vždy provázána velkou srážkovou činností a uzavřená kanalizace samozřejmě srážkovou vodu neodvádí. Jinou věcí je instalace zpětných klapek a čerpacích stanic u velkých profilů kanalizace a jako ochrany čistírny odpadních vod.

Máte pocit, že některé lokality z devatenáctého a dvacátého století, zejména panelová sídliště z období socialismu, jsou nevhodně umístěny?

Zástavba z devatenáctého století v podstatě nebyla zasažena. Pokud jde o sídliště z poválečného období, Pražské předměstí severně od historického jádra bylo zatopeno celé. V panelových domech byla zaplavena pouze technologická podlaží. Výzvou do budoucna je zvážit, co do této úrovně instalovat.

Podařilo se vám obnovit provoz všech technologických zařízení?

I když došlo ke škodám na rozvodu vody a tepla, dnes již všechny sítě fungují a v domech se topí. Jihočeská energetika a Telecom své potíže sice mají, nicméně se jim je daří průběžně zvládat.

Ukazuje se u vás nutnost změny některých částí územního plánu?

Zatím se nezdá, že by územní plán vyžadoval okamžité změny. Určitě dojde k diskusi o některých změnách – zde se vracím

ke zmíněnému problému zahrádek, které by měly být nahrazeny krajinářskou zelení. Nevyhneme se ani jednání o protipovodňových opatřeních na Malši, ta jsou ale do stávajícího územního plánu zahrnuta. Považuji prostě náš územní plán za dobrý.

Návrh opatření proti větší než stoleté vodě tedy nezvažujete?

To je velmi zajímavá otázka k diskusi. Určitá města by mohla navrhnout opatření proti vyšší vodě, ale jestliže ta by nebyla zahrnuta do jednotného systému protipovodňové ochrany celého povodí, mýjela by se prakticky účinkem. Protipovodňová ochrana by měla být v první řadě vyrovnaná pro celé území města.



Foto © Magistrát města Českých Budějovic

Pohledy na řeku Vltavu a Nový most ze sídliště Vltava – srpen 2002

Bohužel již zmiňovaná chybějící protipovodňová opatření na Malši nebyla dokončena ve čtyřicátých letech minulého století.

Zkušenosti z povodní by se také měly promítnout do konstrukce a využití spodních podlaží staveb. Uvažujete v tomto kontextu o některých změnách?

Tady už nehovoříme o územním plánu. Chtěli bychom tyto problémy zahrnout do všeobecné veřejné diskuse k problematice obnovy města. Podle mého názoru je obecnou vlastností českého národa rychle zapomínat, nebo alespoň podceňovat nebezpečí navzdory špatným zkušenostem. Po velkých povodních na Moravě si nikdo nepřipustil, že by se něco podobného mohlo odehrát za pár let v Čechách. Jestliže veřejná diskuse přinutí lidi, aby více přemýšleli o ochraně svého nemovitého majetku, bude jenom dobře. Jak v územně plánovacích, tak konstrukčně stavebních ohledech jde o to, aby nebyla podceňována budoucí rizika. Týká se to veřejného i soukromého sektoru.

Je však nutno řešit nejen ochranu území a konstrukce staveb, ale také technologické vybavení, jehož umístění a technické parametry budou v rizikových oblastech jiné.

Jde například o optické kabely, jejichž starší typy navlhly a ztratily provozní kapacitu, zatímco ty nové odolaly. Zrovna tak u rozvodů tepla nová vakuová izolace vodě úspěšně vzdorovala. Vyšší investice zde zkrátka znamená úsporu do budoucna.

V roce 2001 vstoupil v platnost nový vodní zákon. Promítnete se nějak do protipovodňové ochrany vašeho města?

To je věcí Povodí Vltavy a vodosprávních úřadů. Nicméně jsme s nimi v každodenním kontaktu a o případných změnách bychom již věděli. Mimoto všichni vodohospodářští odborníci zažili perné měsíce a další obrovské množství práce je teprve čeká. Měli bychom k nim mít alespoň trochu ohledu.

Pojďme se věnovat také jiným věcem. Jak je organizováno územní plánování v Českých Budějovicích?



Foto © Lubor Frádrich

Malše před soutokem s Vltavou – říjen 2002

Součástí organizační struktury radnice je Odbor územního plánování a architektury. Ten je pořizovatelem veškeré územně plánovací dokumentace a předkládá relevantní materiály radě města. Stavební a dopravní úřad je samostatnou složkou a je výhradně orgánem státní správy. Útvar hlavního architekta, městského architekta či jinou organizaci tohoto typu nemáme a ani nepotřebujeme.

Vyhovuje vám tento systém?

V současné době funguje dobře. Otázkou je, jak to bude vypadat po novém roce, kdy se staneme obcí s rozšířenou působností tak, jak to stanovuje reforma veřejné správy. Odbor územního plánování bude zřejmě muset zajišťovat pořizování územně plánovací dokumentace v rámci administrativního obvodu obce třetího stupně. Dodneška se nám v rámci činnosti magistrátu osvědčilo důsledné oddělování činností státní správy a samosprávy. Odbor územního plánování vykonává obě tyto

činnosti, avšak musí je umět v rozsahu své působnosti rozdělit.

Jakým způsobem dnes, kdy ještě není reforma v platnosti, spolupracujete s okolními obcemi budějovické aglomerace?

České Budějovice nejsou co do spojitosti území zcela typickým městem. Jedno historické město v aglomeraci se od nás oddělilo, takže jen některé části katastru města jsou samostatnými územími. Můj názor je, že politika města vůči okolním obcím byla v posledních letech vstřícná – plánujeme mnoho věcí společně, ale niko-

padné spory spíše otupovány, nežli jitřeny.

Jihočeský kraj, na rozdíl například od Vysočiny, má jedno výrazné centrum, což s sebou jistě nese své výhody.

Nesmíte zapomenout na Tábor, který společně se Sezimovým Ústím také vytváří významné ekonomické a společenské centrum. Máte ale pravdu v tom, že co do ekonomického významu a spádovosti České Budějovice všechna stávající okresní města převyšují. Jako budějovičák mám pocit, že spory v rámci kraje lze označit za standardní, tedy nijak zvlášť vyhocené. V rámci Strategického plánu ekonomického rozvoje jsme nabídli spolupráci starostům okolních obcí, a mohu říci, že zájem byl velký.

Projevuje se v této souvislosti jako výjimečné postavení Hluboké nad Vltavou?

S Hlubokou máme dnes velmi dobrou spolupráci. Výrazným rysem dnešní Hluboké je, že se stává bydlištěm bohatších obyvatel, dojíždějících za prací do Českých Budějovic. Tito občané mají zájem na spolupráci s naším městem, proto také při jednání o připojení Hluboké k Českým Budějovicím nebyla jejich reakce zcela odmítavá. Chceme totiž, aby město překročilo hranici 100 000 obyvatel, určující výhodnější koeficient rozdělování daní. Spolupracujeme například na poli integrovaného systému veřejné dopravy a při budování cyklostezek. Nechtěli bychom, aby bohatší a schopnější vrstvy obyvatelstva byly nuceny zajišťovat své bydlení mimo správní hranice našeho města.



Foto © Lubor Frádrich

Poškozené hráze na Malši – říjen 2002

V tom případě jim ale nezbytně musíme nabídnout v katastrálním území Českých Budějovic vhodné stavební pozemky.

dálnice – nikoli proto, aby vyřešila dopravu ve městě, ale aby odvedla dopravu tranzitní. I když tranzitní doprava činí co

jižního železničního koridoru. Zde nejde toliko o spojení Prahy a Českých Budějovic, ale především o evropskou trasu Malmö – Benátky. Ekonomický region Českých Budějovic v podstatě nerespektuje a nikdy nerespektoval státní hranice. Vždy zde byly silné vazby na Horní Rakousy a na Bavorsko. Ve výhledu je také využití stávajícího vojenského letiště pro civilní účely. Propojení Českých Budějovic s Evropou zkrátka musí počítat se všemi druhy komunikací, tedy s dálnicemi, železnicemi, leteckou dopravou, telekomunikacemi, ale i s vodními cestami. Region Českých Budějovic má nejen průmyslový potenciál, ale disponuje také dosud nedostatečně využitým potenciálem mezinárodního cestovního ruchu. Je však nutno postupovat citlivě a koordinovaně, abychom o něj nepřišli. Naše historické jádro je poměrně rozsáhlé, ale zároveň kompaktní a útulné. Přitom stále ještě není dostatečně známé a přitažlivé. Chceme v tomto směru celé město ještě více zatraktivnit.



Náměstí – říjen 2002

Jaká je dopravní situace města?

Doprava je naším největším problémem. V souvislosti s všeobecným prudkým nárůstem počtu automobilů a se zvýšenou frekvencí turistiky a kamionové přepravy od našich jižních sousedů se také výrazně zvyšuje intenzita místní i tranzitní dopravy. Nejhorší situace je na státní silnici I/3, kde, podobně jako v Plzni, míří veškerá doprava přímo do středu města. Podporujeme proto co nejvelementněji výstavbu

do množství automobilů maximálně deset procent, odvede dálnice zejména těžkou kamionovou dopravu – to znamená, že v rámci tonáže bude tento poměr výrazně odlišný. Samozřejmě, že dálnice sama o sobě není všelékem a proto připravujeme další stavby podle územního plánu – tou nejdůležitější by měla být stavba zánadražní komunikace jako nové celistvé dopravní severojižní osy města. Další dopravní nezbytností je výstavba severo-

Pane náměstkú, přejeme vám hodně úspěchů a děkujeme za rozhovor.

*Připravili
Josef Markvart & Lubor Fridrich*