



Ekonomické dopady vyplývající z umožnění rekreační plavby po Vltavě do Českých Budějovic

Říjen 2019

KROKEM

Středočeské vodní cesty, z.s.

Zborovská 11, 150 00 Praha 5

IČ: 05240972

V Praze 3. 10. 2019

Vážený pane předsedo,

dovolujeme si Vám předložit analytickou studii, jejíž předmětem jsou „Ekonomické dopady vyplývající z umožnění rekreační plavby po Vltavě do Českých Budějovic“.

Hlavním cílem studie je popsat a posoudit předpokládané dopady realizace plánovaných stavebních projektů, jejichž společným cílem je umožnění rekreační plavby po Vltavě do Českých Budějovic. Studie se skládá ze čtyř hlavních částí. První představuje cíle a východiska pro zpracování studie. V druhé části jsou představeny jednotlivé stavební projekty, navrženy možné vedlejší investice za účelem zvýšení turistické atraktivity dotčených oblastí v okolí stavebních projektů a popsány předpokládané dopady realizace projektů. Ve třetí části jsou tyto dopady souhrnně vyčísleny za předpokladu realizace všech osmi uvažovaných stavebních projektů. Čtvrtá část obsahuje posouzení a vyhodnocení dopadů jednotlivých projektů.

Pevně věříme, že Vám tato analýza poskytne užitečné informace a bude hodnotným podkladem pro Vaši další činnost. V případě Vašeho zájmu jsme připraveni Vám nabídnout asistenci při používání zpracovaného materiálu či v rámci případné budoucí spolupráce.

S pozdravem,

Ondřej Špaček
KROKEM s.r.o.

Obsah studie:

Cíle a úvodní východiska studie	3
Představení jednotlivých projektů	8
Plavební komora Jiráskův jez v Českých Budějovicích	9
Přístavní hrana v Českých Budějovicích	13
Zvedací most v Týnu nad Vltavou	17
Plavební hloubky pod vodním dílem Kořensko	21
Modernizace lodního výtahu Orlík	25
Nové lodní zdvihadlo Orlík	28
Prodloužení plavební komory v Kamýku nad Vltavou	32
Lodní zdvihadlo Slapy	35
Souhrnné posouzení dopadů realizace projektů	39
Posouzení dopadů realizace jednotlivých projektů	46
Rámcová analýza nákladů a přínosů CBA	71
Přepravní prognóza (rámcová)	73
Finanční analýza (rámcová)	75
Ekonomická analýza (rámcová)	84
Závěrečné shrnutí rámcové analýzy	93

Cíle a úvodní východiska studie

Projekty umožňující využití Vltavy pro rekreační plavbu

Cílem studie je kvantifikace potenciálních **ekonomických dopadů** vyplývajících z **realizace opatření, které by umožnili rekreační plavbu** po Vltavě až do Českých Budějovic. **Mezi klíčová opatření**, která umožní rekreační plavbu v rámci kategorie malých rekreačních plavidel a osobních lodí, **patří především 8 níže představených stavebních projektů**. V návaznosti na realizaci těchto opatření je následně možné budovat **sít' přístavní infrastruktury** pro rekreační plavbu a **vytvořit podmínky pro rozvoj dotčených území v oblasti cestovního ruchu**.

Plavební komora Jiráskův jez v Českých Budějovicích

- **Cíl:** překonání jezu na konci vodní cesty a prodloužení splavného úseku Vltavy do centra Českých Budějovic
- **Důsledek:** příležitost pro rozvoj cestovního ruchu v Českých Budějovicích

Přístavní hrana v Českých Budějovicích

- **Cíl:** zajištění dostatečné kapacity stání pro malá plavidla (pevná hrana zapuštěná do břehu podél zpevněné plochy náplavky pod Dlouhým mostem)
- **Důsledek:** příležitost pro rozvoj cestovního ruchu v Českých Budějovicích

Zvedací most v Týnu nad Vltavou

- **Cíl:** umožnění proplutí plavidlům navýšením podjezdové výšky (splnění parametru podjezdové výšky 5,25 m)
- **Důsledek:** příležitost pro rozvoj cestovního ruchu na úseku Vltavy mezi Týnem nad Vltavou a Českými Budějovicemi

Plavební hloubky pod vodním dílem Kořensko

- **Cíl:** zajištění dostatečné hloubky pro proplutí i v obdobích s nižším průtokem a umožnění plavby nad vodní dílo Kořensko
- **Důsledek:** příležitost pro rozvoj cestovního ruchu na úseku mezi vodním dílem Kořensko a Č. Budějovicemi

Modernizace lodního výtahu Orlík

- **Cíl:** zvýšení nosnosti výtahu umožňující využití pro větší rekreační plavidla a prodloužení kolejové dráhy zabezpečující provoz i při nižší vodní hladině
- **Důsledek:** příležitost pro rozvoj cestovního ruchu v úseku od Orlíku po Č. Budějovice

Nové lodní zdvihadlo Orlík

- **Cíl:** komplexní modernizace zdvihadla včetně osazení zdvihadlové vany (45 x 6 m) umožňující překonání přehrady Orlík pro větší rekreační plavidla
- **Důsledek:** příležitost pro rozvoj cestovního ruchu v úseku od Orlíku po Č. Budějovice

Prodloužení plavební komory v Kamýku nad Vltavou

- **Cíl:** prodloužení plavební komory z délky 33 m na délku 45 m umožňující využití pro větší rekreační plavidla
- **Důsledek:** příležitost pro rozvoj cestovního ruchu v úseku od Kamýku nad Vltavou po České Budějovice

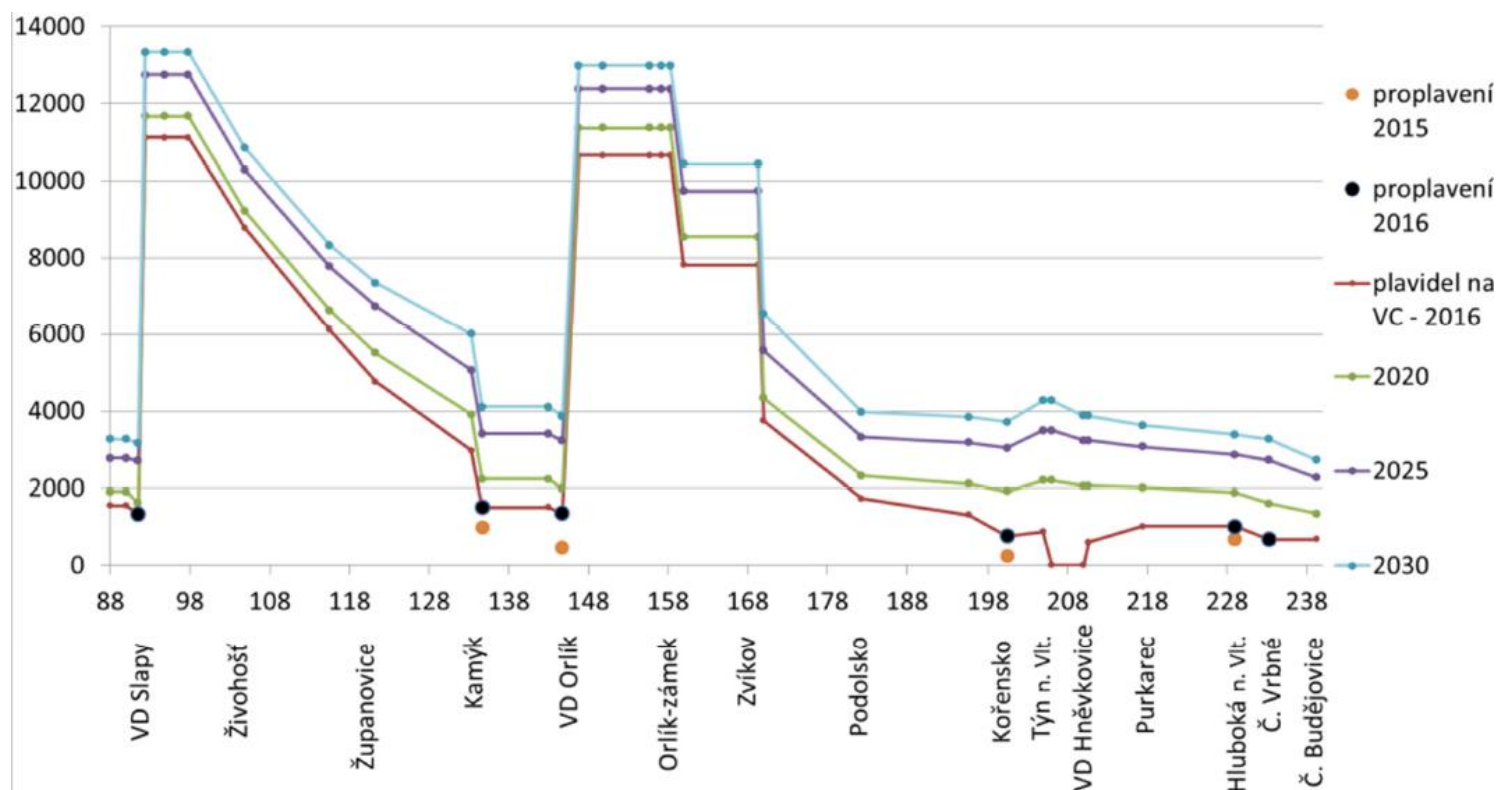
Lodní zdvihadlo Slapy

- **Cíl:** vybudování nového zdvihadla (zdvihací vana - 45 x 6 m) umožňující překonání přehrady Slapy pro větší rekreační plavidla
- **Důsledek:** příležitost pro rozvoj cestovního ruchu v úseku od Prahy do Českých Budějovic

Prognóza plavby malých plavidel (analýza SUDOP)

Jedním z podkladových materiálů, který poskytuje výchozí informace, je analýza „Hodnocení ekonomické efektivity rekreační plavby na Labsko-Vltavské vodní cestě, kterou zpracovala společnost SUDOP. Tato analýza se zaměřuje především na výstavbu přístavní infrastruktury na vybraných místech na toku řeky Vltavy. Proto tato slouží především jako doplňkový doklad pro analýzu dopadů stavebních projektů, na které se zaměřuje tato studie. Následný graf představuje prognózu nárůstu plavby malých plavidel v případě realizace maximálního scénáře rozvoje infrastruktury, jak je popsán v rámci analýzy SUDOP (přístaviště a zásadní stavby zvyšující parametry vodní cesty).

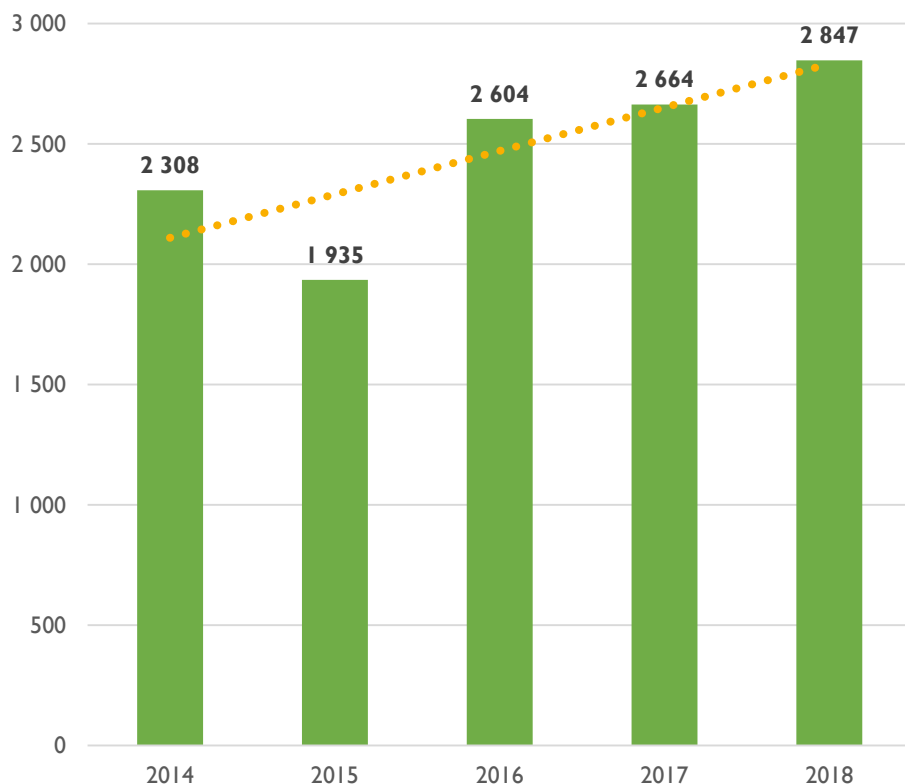
Prognóza plavby malých plavidel na střední Vltavě (2015 – 2030), stav Spmax (SUDOP)



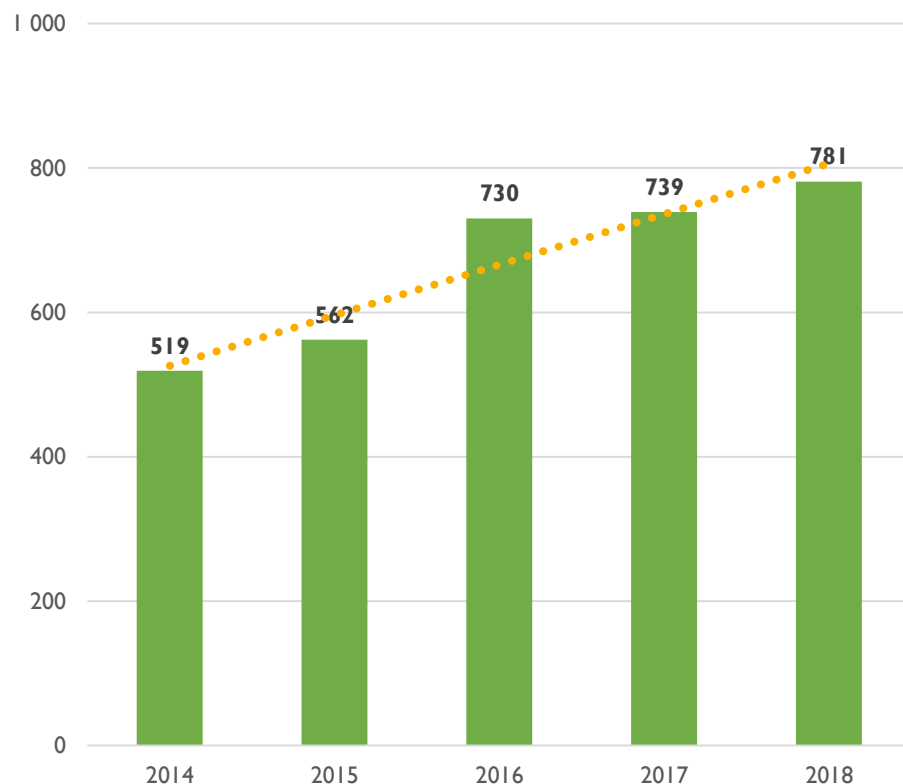
Aktuální trendy v oblasti rekreační plavby

V České republice dochází k nárůstu oblíbenosti a rozšíření rekreační plavby. Tento rostoucí zájem dokládají údaje ze Státní plavební správy, podle kterých se **meziročně zvyšují počty nově vydaných průkazů** pro malá a rekreační plavidla a **nově evidovaných malých plavidel**. Mezi hlavní důvody rostoucího zájmu o rekreační plavbu jsou **příznivé ekonomické podmínky** a větší **zájem o dovolenou v tuzemsku**. Tento trend byl podpořen i ze strany státu, kdy je po změně legislativy možné využívat lodě se spalovacím motorem na větším počtu vodních ploch.

Počet nově vydaných průkazů pro malá a rekreační plavidla
(vždy k 30. 9.)



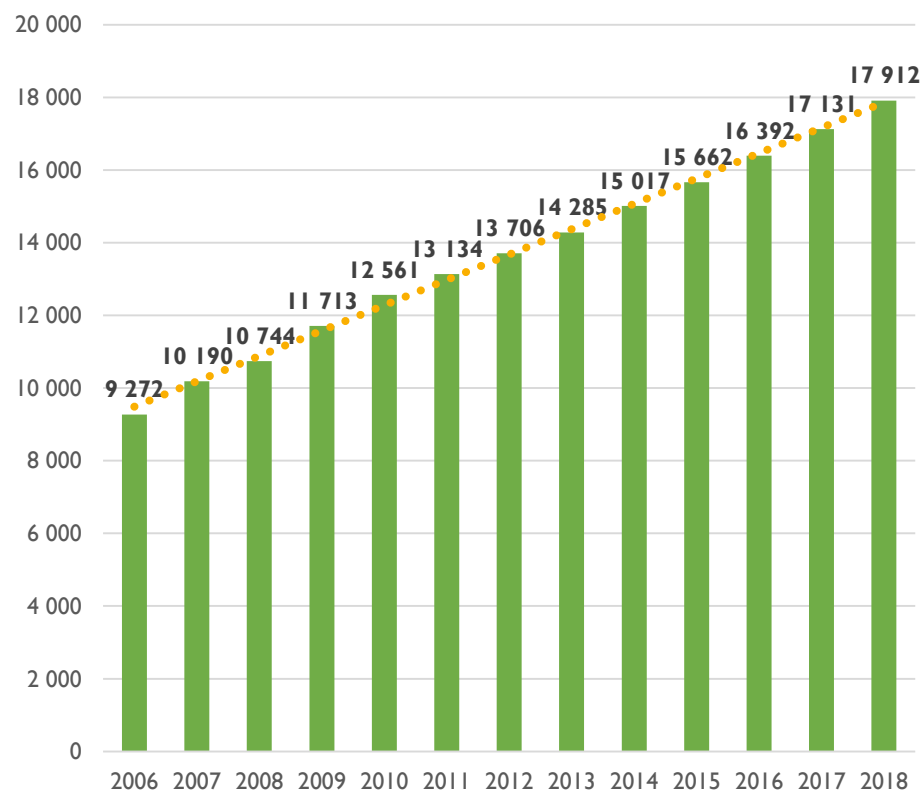
Počet nově evidovaných malých plavidel
(vždy k 30. 9.)



Aktuální trendy v oblasti rekreační plavby

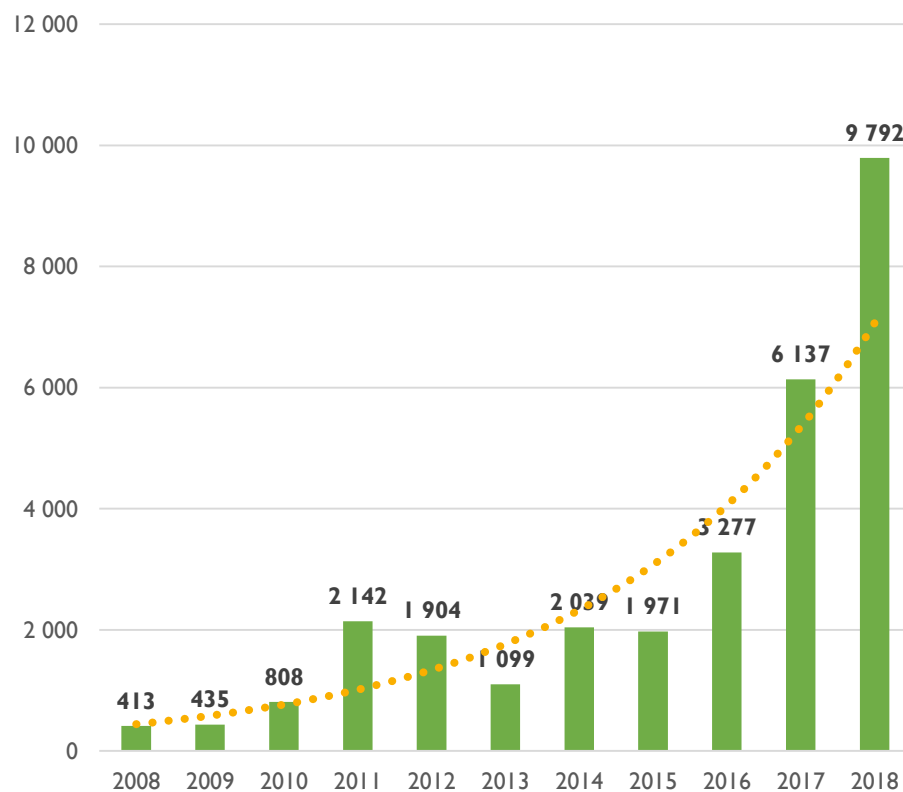
Vyšší poptávku po rekreační plavbě dokumentuje i dlouhodobě zvyšující se celkový počet evidovaných malých a rekreačních plavidel a výrazný nárůst v počtu proplutí na vltavské kaskádě i přes trvající problémy se suchem. V případě realizace výše zmíněných infrastrukturních projektů lze předpokládat další skokový nárůst počtu proplavených plavidel.

Počet evidovaných malých plavidel



Poznámka: Údaje za roky 2016 až 2018 jsou odhadnuty na základě dat o počtu nově evidovaných plavidel v daném roce

Počet proplavených plavidel na vltavské kaskádě



Představení jednotlivých projektů

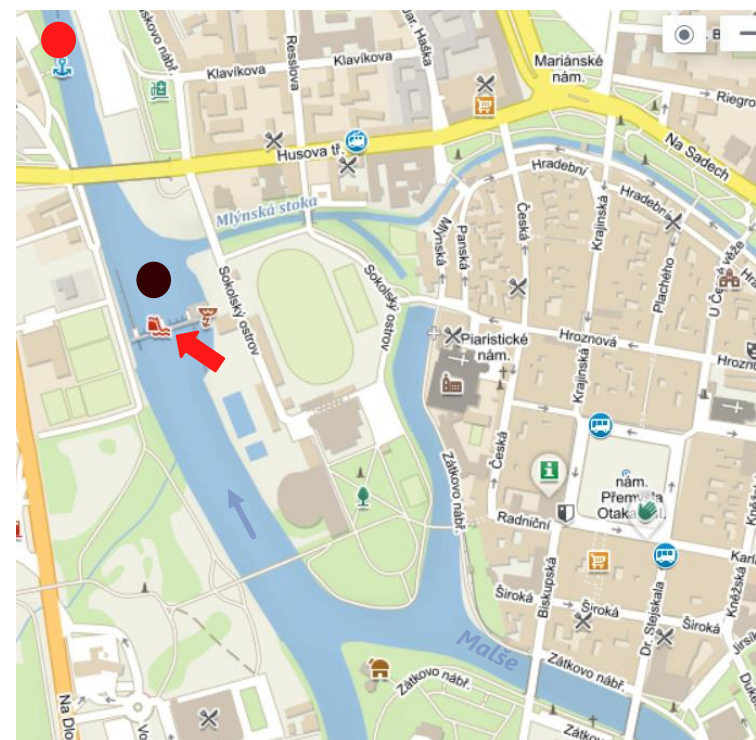
Plavební komora Jiráskův jez v Českých Budějovicích

Plavební komora Jiráskův jez v Českých Budějovicích

Jiráskův jez byl vybudován včetně hydroelektrárny v roce 1932 s cílem stabilizace hladiny na soutoku řek Vltavy a Malše. První splavný úsek Vltavy, mezi Českými Budějovicemi a Hlubokou nad Vltavou, začíná v podjezí Jiráskova jezu, přesněji v 239,631 ř. km, kousek od Dlouhého mostu. Tento úsek v délce 8,9 km je funkční od roku 2011, začíná Lannovou loděnicí za Jiráskovým jezem a končí nadjezím Hluboká nad Vltavou, s modernizovaným jezem, plavební komorou a přístavem České Vrbné. Splavněný úsek přesněji končí až těsně před Jiráskovým jezem, kde je obratiště lodí. Samotné centrum Českých Budějovic je lodím nepřístupné – Jiráskův jez není uzpůsoben k proplutí. Dnes většina lodí kotví v Českém Vrbném, přibližně 4 km od centra Českých Budějovic. Řešení situace je ve vybudování plavební komory i na Jiráskově jezu, tím by se otevřela vodní cesta až do centra Českých Budějovic, kde by se centrum propojilo s životem na vodě a u vody.

Záměr

- Prodloužení významné vodní cesty překonáním Jiráskova jezu plavební komorou. Tím by bylo umožněno dostat lodě na zdrž Jiráskova jezu, kde jsou dobré plavební podmínky. Dále se otevírá možnost plavby na tok řeky Malše těsně nad soutokem s Vltavou, i do jejího slepého ramene, tedy kolem centra Českých Budějovic.
 - Plavební komora Jiráskův jez byla v minulosti plánovaná s užitnou délkou 28 metrů a šířkou 6 metrů. Konstrukce měla být tvořena železobetonovým rámem s kamenným obkladem.
 - Součástí projektu na vybudování komory jsou i prvky vyvolávající představu historické stavby - pro nenarušení atmosféry centra města.
- Zahájení projektu: 2024 (pokud se prodloužení ukáže jako ekonomicky efektivní)
 - Dokončení projektu: ?
 - Předpokládaná investice: 250 mil. Kč



→ Jiráskův jez ● Lannova loděnice ● obratiště lodí
→ Směr toku řeky

Jez a splavné centrum města – atraktivita pro návštěvníky

Výstavba plavební komory na Jiráskově jezu je prvním krokem k atraktivní změně pro město. Samotná plavební komora se však sama může stát ikonickou stavbou uprostřed města jakožto zajímavá technická stavba. Tato stavba dále umožňuje městu krok druhý – splavné centrum města, které bude úzce propojeno s Vltavou, tedy s životem kolem řeky i na ní. Tento koncový bod vodní cesty by zásadním způsobem změnil atraktivitu Českých Budějovic a přidal by mu další charakteristický rys, připomeňme si příjemnou a sympatickou atmosféru přístavních měst či měst s typickou sítí kanálů.

Atraktivita

- Propojení centra města se životem kolem vody za Jiráskovým jezem (příklad: realizovaná plovoucí kavárna Vlnna na slepém rameni Malše)
- Bezprostřední kotvení lodí kousek od centra města, zakotvené lodě taktéž jako zajímavá atrakce – atmosféra přístavních měst a měst se sítí kanálů
- Vybudovaná plavební komora jako atraktivní technická stavba, v docházkové vzdálenosti 10 minut od náměstí Přemysla Otakara II.



Slepé rameno Malše

Inspirace

- Camden Lock v Londýně a jeho blízké okolí
- Camden Lock je součástí Regent's Canal a oživuje centrum londýnské městské části Camden. Z toho místa si například turisté mohou vypůjčit loďku na výlet do Little Venice. Camden Town je velice populární na nakupování (Camden markets), restaurace, tradiční pubs, či na živé koncerty. Camden Lock a obecně Regent's Canal je vnímán jako jedno z děl, které dodávají tomuto místu jeho specifickou, živou a příjemnou atmosféru



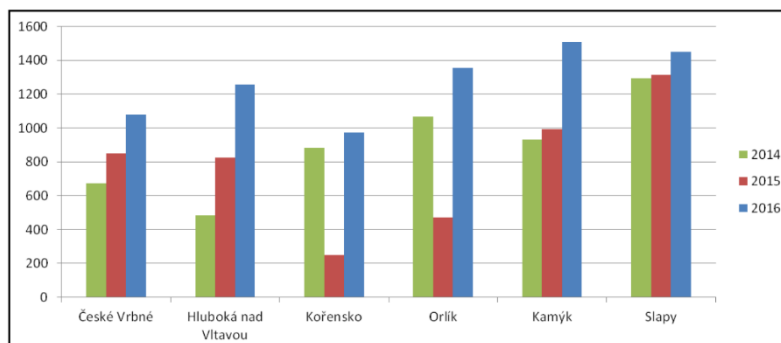
Zdroj: www.visitlondon.cz, www.megapixel.cz, <http://www.psp.cz>, <http://www.visitvltava.cz>

Jez a splavné centrum města – návazné dopady

Pokud se podíváme na nárůst proplutí během několika let v Českém Vrbném, je zřejmé, že vybudování plavební komory v Českých Budějovicích přiláká velké množství nových lidí, ať už se bude jednat o majitele lodí, či jiné turisty, kteří například využijí novou atrakci pro organizované výletní plavby, jakožto atraktivního prvku města. Turistický potenciál města je zřejmý a propojení jeho centra s Vltavou by mělo další sekundární dopady.

SUDOP

- Inspirace v blíže vybudované PK v Českém Vrbném a v PK Hluboké nad Vltavou
 - Niže uvedený graf nám ukazuje celkový počet proplutí mezi lety 2014-2016. V roce 2015 měly tyto dvě PK vyšší čísla oproti roku 2014 a to jednak z důvodu dynamického rozmachu rekreační plavby osobních lodí a malých plavidel na tomto novém úseku, dále byl provoz ostatních PK ovlivněn výrazným suchem a poklesem hladiny.



Graf č. 1: Celkové počty proplavení PK mezi roky 2014-2016, zdroj: SUDOP dle Povodí Vltavy, s.p.

Návazné dopady v souvislosti s realizací projektu

- Poptávka po technicky atraktivním díle → ukázka technologie a inovace, vzrůst návštěvnosti nejen kvůli samotnému dílu, ale dílo jakožto edukativní prvek → propagace destinace – zvýšení intenzity cestovního ruchu – lákadlo pro další návštěvníky – návazné investice
- Vyšší poptávka po stravovacích a ubytovacích zařízeních
- Nárůst poptávky po nakupování všeho druhu v centru města
 - Zvýšení potřeby klasických nákupů
 - Vytvoření specifičnosti pro vyšší nabídku a poptávku: Sezonní/víkendové dřevěné stánky kolem vody s lokálními výrobky a občerstvením (atmosféra trhu)
- Nárůst poptávky po krátkých i delších organizovaných výletech
 - Navýšení počtu linkových plaveb do dalších měst
 - Pendlující „převozník“ na druhou stranu Vltavy k Lannovu přístavišti a zpět
- Možné menší přístaviště v centru města → zakotvené lodě jako atrakce + projíždějící lodě → atmosféra přístavních měst, která bude opět specifická a vyhledávaná
- Vznik společenského prostoru → socializace a lokální aktivity, ve vymezeném prostoru pravidelné:
 - Koncerty
 - Divadelní představení aj.

Přístavní hrana v Českých Budějovicích

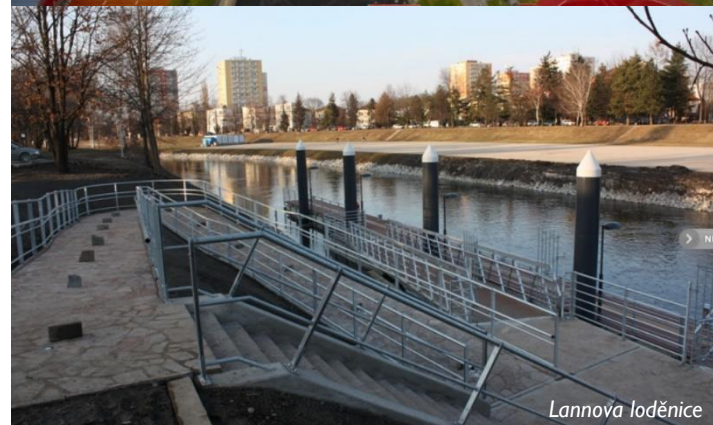
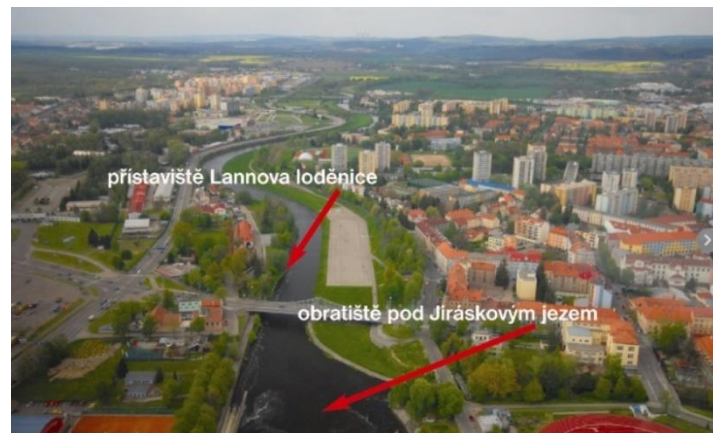
Přístavní hrana v Českých Budějovicích

Zmiňované Lannovo přístaviště (239.24 ř. km) je dnes kapacitně i časově omezeno. Přístaviště je plně zprovozněno od roku 2011 a je určeno pouze ke krátkodobému stání malých rekreačních a sportovních lodí a osobních plavidel. Kotviště se nachází 43,5 metrů do Dlouhého na levém břehu Vltavy, je 60 metrů dlouhé, 2,5 metrů široké a skládá z šestimetrových vzájemně propojených betonových plovoucích segmentů. Řešením omezené kapacity přístaviště Lannova loděnice je vybudování přístavní hrany, tedy pevně zapuštěné hrany podél břehu řeky se zpevněnou plochou náplavky. Tato přístavní hrana by umožnila bezpečné a dlouhodobé stání lodí, tedy klidnější čas pro majitele lodí. Návštěva centra by se tímto stala dostupnější, příjemnější a atraktivnější. Od července 2019 je k dispozici nové molo (přístaviště pro malé lodě) jakožto provizorní řešení, které bude v budoucnu nahrazeno právě novou přístavní hranou. Provizorní molo (a následná přístavní hrana) je umístěné na pravém břehu řeky, blízko Dlouhého mostu a Lannovy kavárny.

Záměr

- Zaručení návštěvníkům stání delší než 15 minut, tedy návštěva centra města by se rázem stala pro lidi dostupnější, klidnější a vyhledávanější – zásadní prvek technické dopravní infrastruktury pro město
- Návštěvníkům by se zde vyplatilo kotvit – docházková vzdálenost z náměstí Přemysla Otakara II. k přístavišti Lannova loděnice je přibližně 15 minut
- Zvýšení kapacity stojících lodí, zvýšený komfort pro stání plavidla, příjemnější zážitek – mělo by se jednat přibližně o 250 metrů dlouhou přístavní hranu
- Dnes je k dispozici provizorní menší molo o rozměrech přibližně 10 x 2 metry a mělo by fungovat nejdéle do 31. října 2020, kdy má být nahrazeno výstavbou nové přístavní hrany

- Zahájení projektu: 2021
- Dokončení projektu: 2022
- Předpokládaná investice: cca 25 – 35 mil. Kč



Přístavní hrana v ČB – atraktivita pro návštěvníky

Zajištění kvalitní, kapacitně vyhovující dopravní infrastruktury – i té lodní – je základním kamenem pro vytvoření turisticky atraktivního zázemí lokality. Nově vybudované přístaviště nemusí sloužit pouze jako bytelnější a příjemnější místo pro stání plavidel, ale jakožto další dopravní uzel, který by tvořil stanici pro pravidelné organizované plavby na lodích, jejich půjčovnu (motorové i nemotorové), apod. Zajímavé jsou v sezóně jednak organizované delší výlety mimo město, kdy návštěva města bude spojena i s možností prozkoumání jejího okolí na lodi, či pendlující menší lodička mezi centrem a přístavištěm, kdy se návštěvník sice chce svézt na lodi, ale nechce na plnohodnotný výlet a nechá se pouze převézt na druhý břeh Vltavy. Dalším důležitým bodem je provázání vodních aktivit s dalšími, jako je napojení přístaviště na stávající cyklostezky, či zajištění občerstvení v místě hrany, viz návazné dopady dále.

Atraktivita

- Zásadní atraktivita pro majitele lodí bude v možnosti kotvit vlastní plavidlo v docházkové vzdálenosti od centra Českých Budějovic → unikátní možnost výletu, dnes v podstatě nemožná

Inspirace

- Přístavní hrany podél kanálů ve městě Dordrecht (120 000 obyvatel) v Nizozemsku pro stání plavidel, tvořené pevnou přístavní hranou



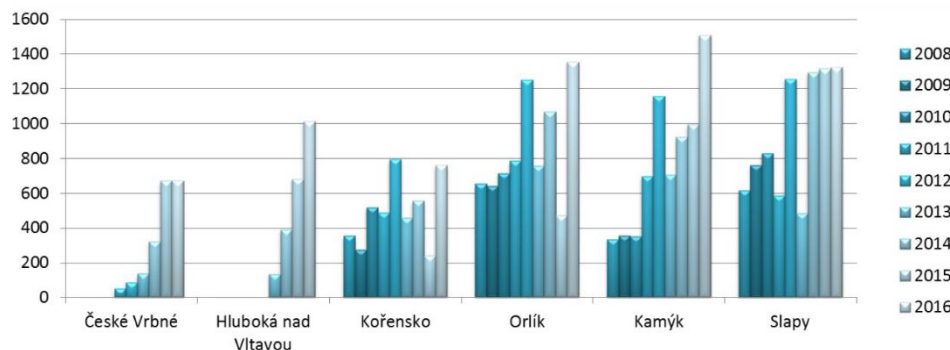
Dordrecht

Přístavní hrana v ČB – návazné dopady

Lepší podmínky pro stání lodí znamenají pro splavný úsek velký potenciál rozvoje života na vodě. Přístaviště se nemusí stát pouze nutným infrastrukturním bodem, ale nabízí možnosti dopravního uzle propojující aktivity na vodě s těmi na souši a další prvky navázané na vyšší návštěvnost místa.

SUDOP

- Dnes je kapacita loděnice nedostačující, je doporučováno rozšíření přístaviště z důvodu očekávaného výrazného nárůstu rekreační plavby během několika let, podpořené vybudováním plánovaného LZ na VD Slapy a Orlík (řešené dále), kdy by byla nedostatečná kapacita již naprosto kritická (Dnes jsou v Lannově loděnici pouze 2 místa pro kotvení – návrh je rozšířit na 22 míst)
- Navázání na inspiraci z přístavišť v Českém Vrbném a Hluboké nad Vltavou
 - V posledních letech v tomto úseku stále zvyšují počty proplavených malých plavidel z důvodu vybudování nových kapacitních přístavišť: Marína Českého Vrbného (2011) a sportovní přístav Hluboká nad Vltavou (2013), nestandardní byl obecně rok 2013 (povodně) a 2015 (sucho)
 - V důsledku vybudování těchto nových přístavišť výrazně narostl z nulových hodnot počet proplavených lodí, a to během několika let
 - Na Grafu č. 3 je znázorněno množství proplutí osobních lodí mezi lety 2008-2016, kde je jasně viditelný zájem o přístaviště v Českém Vrbném

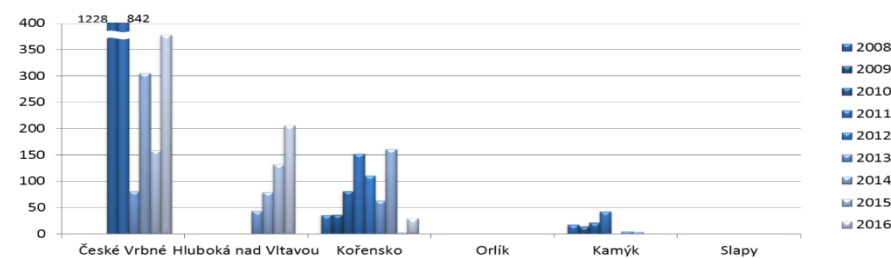


Graf č. 2: Proplavená malá plavidla v letech 2008-2016 v PK střední Vltavy, dle Povodí Vltavy, s.p.

KROKEM

Návazné dopady v souvislosti s realizací projektu

- Dopravní uzel umožňující uspokojit stále se zvyšující poptávku po kotvení
- Vznik přístaviště → propagace destinace – zvýšení intenzity cestovního ruchu – lákadlo pro další návštěvníky – návazné investice
- V místě přístaviště vznik restauračního zařízení a bufetu → stravování s výhledem na zakotvené lodě jako atrakce
- Vznik půjčoven lodí, kol apod., napojení na cyklistické stezky (páteřní cyklotrasa a městská cyklotrasa) a jiné možnosti turistiky.
- Další investice pro technické zázemí – přípojky na pitnou vodu a elektřinu, výlevka a odběr fekální vody, apod.
- Pravidelné výletní plavby do okolí s výkladem historie města či historie splavnění Vltavy jakožto nejdůležitějšího toku České republiky



Graf č. 3: Proplavené osobní lodě v letech 2008-2016 v PK střední Vltavy, dle Povodí Vltavy, s.p.

Zvedací most v Týnu nad Vltavou

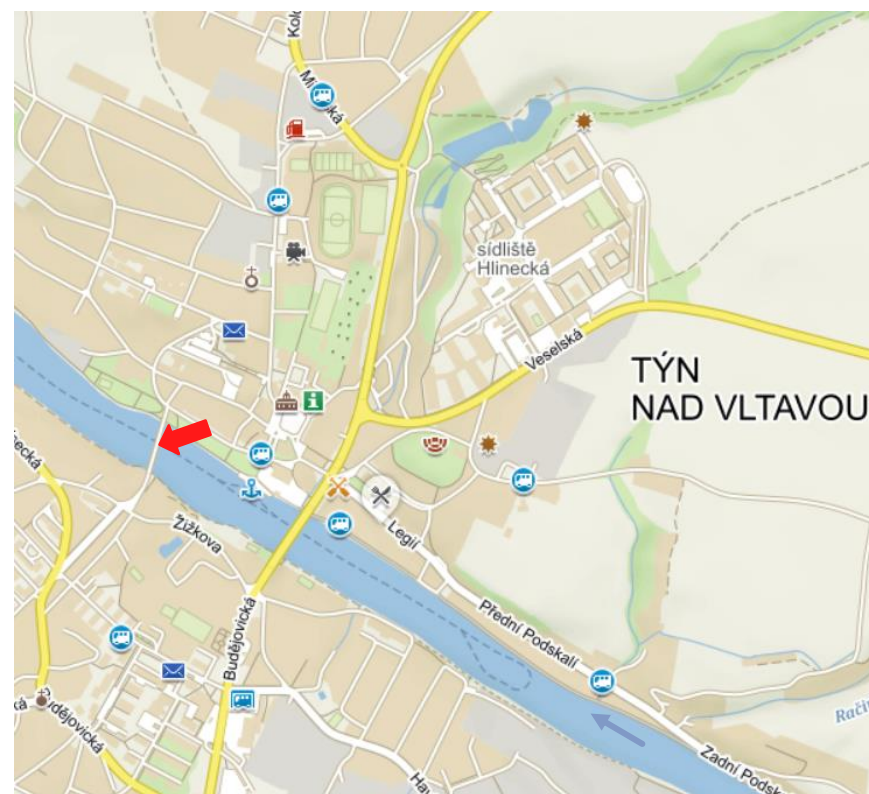
Zvedací most v Týnu nad Vltavou

Unikátní historický železný most v Týně nad Vltavou byl vystavěn v roce 1892 na místě stávajícího dřevěného, je dnes technickou národní památkou a nalézá se v 200,4 říčních kilometrech. Most je však bohužel nízký na proplutí vyšších lodí – dnes je podjezdni výška přibližně tři metry, což neumožňuje plavbu větším výletním lodím a limituje v tomto ohledu splavnost řeky. Řešení je ve vystavění mostu zvedacího. Důležitým bodem je plánované zachování historické a architektonické hodnoty mostu, jeho vzhled zůstane stále stejný, pouze jedno pole bude zdvihací. Pokud plán vyjde, tak Týn nad Vltavou bude jediným městem na Vltavě se zvedacím mostem přes řeku a navíc se zachováním historicky cenné podoby.

Záměr

- Vybudování zdvihací části Železného mostu v Týně nad Vltavou se zachováním hodnotné podoby historického mostu z důvodu malé výšky mostu pro proplutí větších lodí
- V plánu není pouze vybudování tohoto zdvihacího pole, ale celková rekonstrukce mostu

- Zahájení projektu: 2021 (2019 - dokončení projektové přípravy)
- Dokončení projektu: 2022
- Předpokládaná investice: investice: 250 - 300 mil. Kč, zahrnující nejen zbudování zdvihací části, ale i celkovou rekonstrukci mostu (samotná úprava na zdvihací část 130 - 150 mil. Kč)



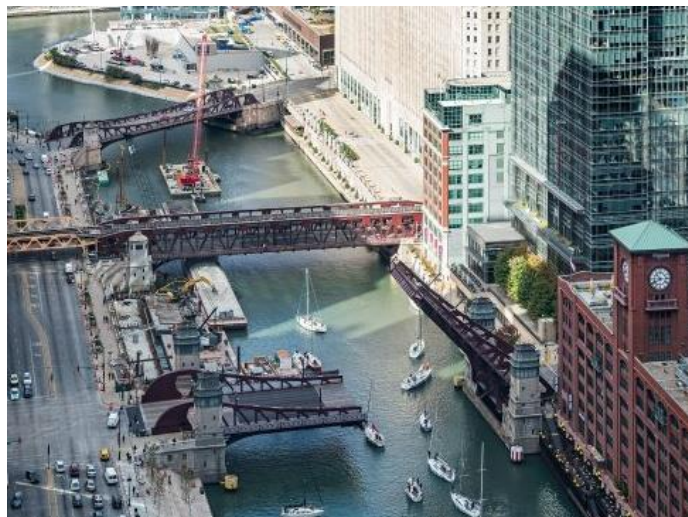
→ Železný most → Směr toku řeky

Zvedací most v Týnu nad Vltavou – atraktivita pro návštěvníky

Železný most v Týnu nad Vltavou je cenné památkově chráněné dílo vysoké architektonické hodnoty, které se stane po realizaci zdvižného pole v podstatě unikátním místem jakožto technická památka zachovávající svůj autentický vzhled v kombinaci s moderní technologií. Druhým důležitým bodem je praktické uchopení nízké podjezdni výšky, která je aktuálně významnou bariérou rozvoje plaveb vyšších osobních lodí a dělí tak vodní trasu na dvě oddělené části.

Atraktivita

- První město na Vltavě, které se může pochlubit zvedacím mostem přes řeku, pokud nepočítáme dva malé můstky nad vjezdy do přístavů České Vrbné a Hluboká nad Vltavou
- Zajímavost díky zachování původního historického vzhledu v kombinaci s moderní technologií



Bridges in Chicago

Inspirace

- Bridges in Chicago – série zvedacích mostů v Chicagu v USA
- Vertikální zvedací most v Magdeburgu, Německo – původně železniční most, který byl postaven na konci 19. století a poté uzavřen roku 1945 – od této doby pouze pro pěší. Dnes vyhledávaná turistická zajímavost, jakožto technická památka a fotografické místo



Hubbrücke Magdeburg

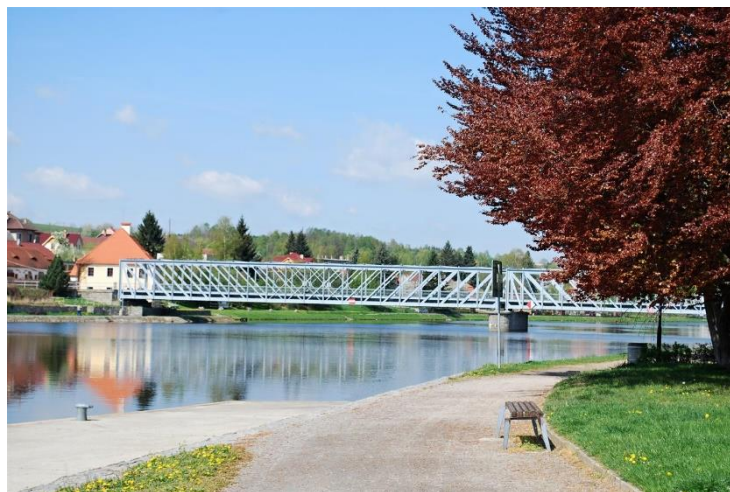
Zdroj: www.zdopravy.cz, www.tripadvisor.cz, www.ottopix.de, www.photographyunfolded.com, www.gettyimages.com, Hodnocení ekonomické efektivity rekreační plavby na Labsko-Vltavské vodní cestě, SUDOP

Zvedací most v Týnu nad Vltavou – návazné dopady

Otevření vodní cesty i pro větší lodě bude mít za následek propojení dvou oddělených částí vodní cesty, tím zde vzniknou zcela jiné možnosti návštěvnosti, které budou mít následné pozitivní efekty v okolí řeky.

SUDOP

- Analýza SUDOP s realizací zvedacího mostu nepočítá, soustředí se pouze na přístaviště v Týnu nad Vltavou
- V Týně nad Vltavou jsou dnes dvě přístaviště o celkové kapacitě přibližně 15 stání pro migrující plavidla (dvě kotevní zdi o délce 75 a 80 m). Jelikož se jedná o velmi atraktivní destinaci, bylo by vhodné přístaviště malých plavidel sloučit, pojmout celou lokalitu komplexněji a uvažovat i nad dlouhodobým stání. Dnes je kapacita při pravém břehu v centru města dále omezena i přístavními můstky pro kotvení osobních vyhlídkových lodí



Železný most v Týně nad Vltavou

Návazné dopady v souvislosti s realizací projektu

- První taková to technologická stavba přes řeku v České republice – propagace destinace – zvýšení intenzity cestovního ruchu – lákadlo pro další návštěvníky – návazné investice
 - Poptávka po technicky atraktivním díle, které bude navíc realizováno v původní podobě památkově chráněného mostu → **unikát v ČR**
 - Ukázka technologie a inovace vedle praktické funkce pro možnost proplutí i vyšších lodí
 - Edukativní funkce z hlediska inovací a technologie
- Součinnost s vylepšením přístavních služeb, která podpoří vyšší návštěvnost města
 - Nárůst poptávky po půjčování lodí a organizovaných výletních plaveb po Vltavě, linkových i nelinkových
- Možnost proplutí i vyšších lodí
 - Vyšší počet proplutých lodí městem Týn nad Vltavou
 - Vyšší počet lidí, kteří se zde budou moci přepravit a dále v okolí využít další služby
 - Nárůst poptávky po stravovacích zařízeních (restaurace a bufety)
 - Nárůst poptávky po ubytovacích zařízeních ve městě i pro kempy v blízkém okolí

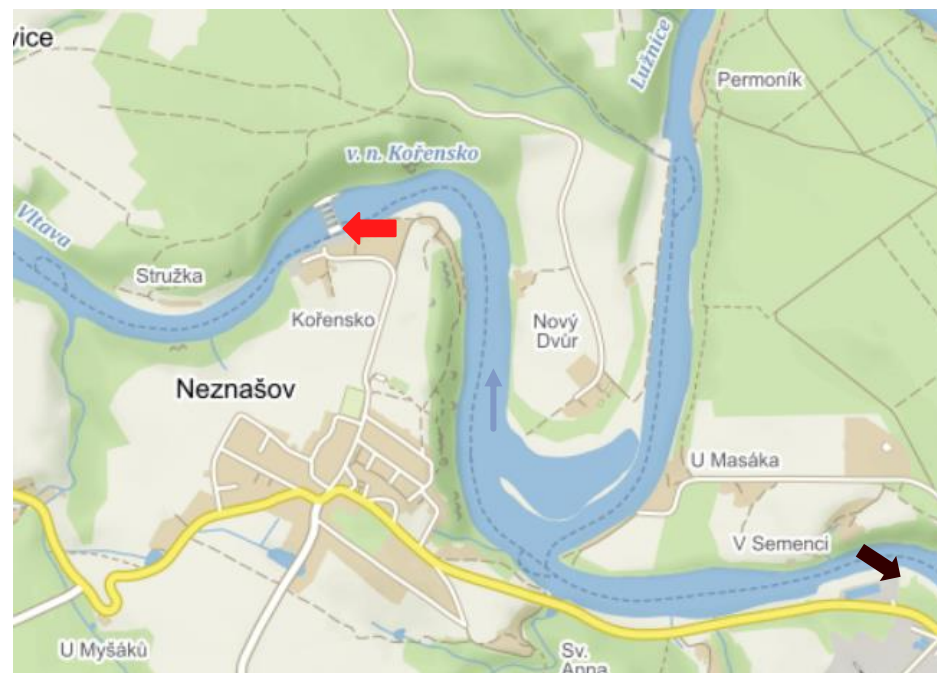
Plavební hloubky pod vodním dílem Kořensko

Plavební hloubka pod vodním dílem Kořensko

Vodní dílo Kořensko je jedním ze dvou nejmladších stupňů Vltavské kaskády a stojí v 200,4 ř.km. VD je postaveno přibližně 2 km za soutokem s řekou Lužnicí, který se nachází 3 km za Týnem nad Vltavou. Má tři klíčové funkce: zabránění kolísání hladiny Vltavy v Týně nad Vltavou, homogenizace odpadní vody z jaderné elektrárny Temelín a výroba el. energie. Součástí vodního díla je plavební komora umožňující plavbu plavidlům do výtlačku až 300 tun. V posledních letech zde nastává kritický problém s nedostatkem vody, který může způsobit její uzavření. Sucho způsobuje zaklesnutí hladiny a zastavení plavby v průměru 62 z 214 dní v roce (období 2003 – 2018). Tato situace se opakuje častěji v posledních čtyřech letech (rok 2018) a řešením je prohloubení plavební dráhy komory.

Záměr

- Přibližně na dvoukilometrovém úseku prohloubení plavební dráhy, v určitých místech až o 1,7 m. Jedná se o úsek Kořensko – Podolsko. Tento projekt by měl zaručit bezproblémové proplutí tímto plavebním úsekem i v případě sušších období. Úprava bude začínat plavební komorou po směru toku řeky,
 - Komora má užití rozměry 45 m x 6 m
 - Současná hladina plavby: 347,60 mn.m. – l.ř.
 - Návrhová min. hladina plavby:
 - 346,50 mn.m. – l.ř. (2,2 + 0,5 m), zlepšení o 1,1 m
 - 345,90 mn.m. – l.ř. (1,8 + 0,3 m), zlepšení o 1,7 m
 - Součástí projektu jsou další nová opatření:
 - Plavební značení, bóje
 - Boční hráze (tzv. výhony)
- Zahájení projektu: říjen 2019
 - Dokončení projektu: 2021
 - Předpokládaná investice: 60 - 70 mil. Kč



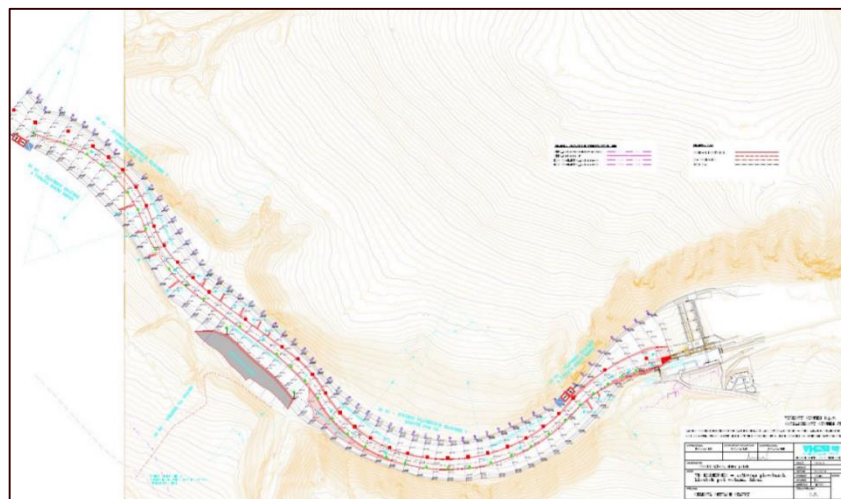
➡ Plavební komora Kořensko ➡ Směr Týn nad Vltavou
➡ Směr toku řeky

Vodní dílo Kořensko – atraktivita pro návštěvníky

Prohloubení plavební dráhy je důležitým bodem pro možný rozvoj aktivit na vodě i na suchu kolem VD, jelikož problematika suchých období značně narušuje splavnost, na kterou se již nedá plně spoléhat. Kromě Týna nad Vltavou je v blízkosti komory vesnice Koloděje nad Lužnicí. Řeka Lužnice je díky vzdutí VD Kořensko splavná i pro malá rekreační plavidla a nabízí tak návštěvu této atraktivní lokality. Ve vesnici se nalézá zámek Mitrowicz s bohatým navazujícím programem, ale bohužel zde není vystavěno přístaviště pro bezpečné vyvázání lodě (jdou zde pouze schody do vody s malou plavební hloubkou). Mezi zámek a Týnem nad Vltavou funguje pravidelná linka malými osobními loděmi.

Atraktivita

- Atraktivní lokalita, ale bez dalšího využití
- U vodního díla Kořensko je pouze jeden chatový kemp s malou kapacitou, která je povětšinou obsazená již v únoru/březnu



Projektový návrh, Povodí Vltavy 2018

Inspirace

- Tábořiště Žlutá plovárna (lanové centrum a další sportovní využití, ubytování – stany, občerstvení) naproti Autokemp Ostrov, Malá Skála v Českém ráji
- Často využívané pro školní výlety (sport, turistika, lodě)



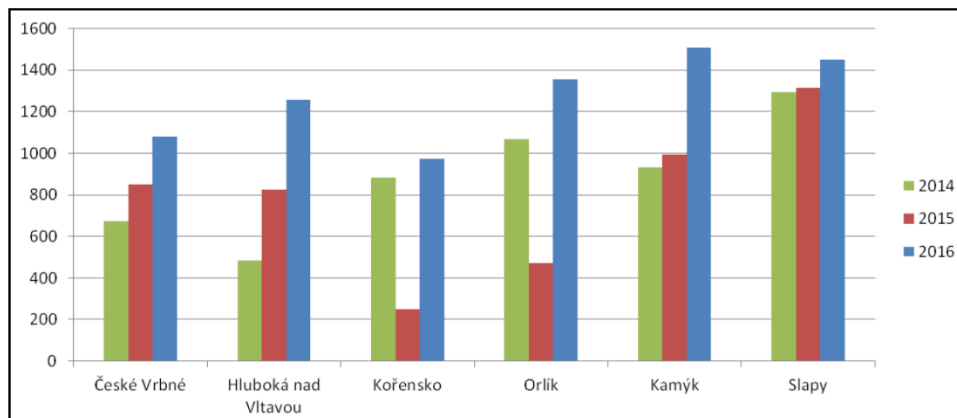
Žlutá Plovárna na Malé Skále

Vodní dílo Kořensko – návazné dopady

Zaručení proplutí i v sušších obdobích, které se v posledních letech často opakují, otevírají možnosti stabilnějších plánů jakým způsobem tuto lokalitu zatraktivnit a zanést do povědomí návštěvníků.

SUDOP

- Prohloubení průplavní dráhy v PK Kořensko v analýze SUDOP řešené není, pouze stávající stav.
- Na grafu níže je možné si prohlédnout údaje detailněji i pro VD Kořensko. Rok 2015 byl nestandardní z důvodu velkého sucha a nízkého průtoku na vodních tocích. Ten se nejvíce dotkl VD Kořensko a VN Orlík.
- Zde je jasně vidět, jaký vliv na počet proplutí má dosavadní hloubka plavební komory a jakým způsobem se tímto snižují i sekundární efekty navázané na množství lidí, kteří se zde vyskytnou. Hloubka plavební dráhy je kritickým problémem v nastalých suchých letech snižující ekonomický efekt lokality.



Graf č. 6: Celkové počty proplavení PK mezi roky 2014-2016, zdroj: dle Povodí Vltavy, s.p.

Návazné dopady v souvislosti s realizací projektu

- Zaručení proplutí i v sušších obdobích → vyšší počet proplutí a návštěvníků, kteří zde mohou využít různé služby
 - Stravovací a ubytovací zařízení → vybudování stanového kempu ve vhodné lokalitě, který zde schází spolu s restaurací a otevřeným bufetem
 - V návrhu ekonomické efektivity je vybudování přístaviště ve vesnici Koloděje nad Lužnicí, které je velmi blízké s atraktivním kulturním programem spojeným se zámek Mitrowicz → vybudováním přístaviště zde naroste počet návštěvníků, kteří budou potřebovat v okolí využívat služby
- Propagace destinace – zvýšení intenzity cestovního ruchu – lákadlo pro další návštěvníky – návazné investice
- Možnost zbudování menšího lanového centra u navrhovaného kempu spolu s půjčovnou lodí → inspirace Tábořištěm Žlutá plovárna na Malé Skále
 - Školní výlety
 - Teambuildingové akce na míru
 - Víkendové pobyty táborového typu apod.

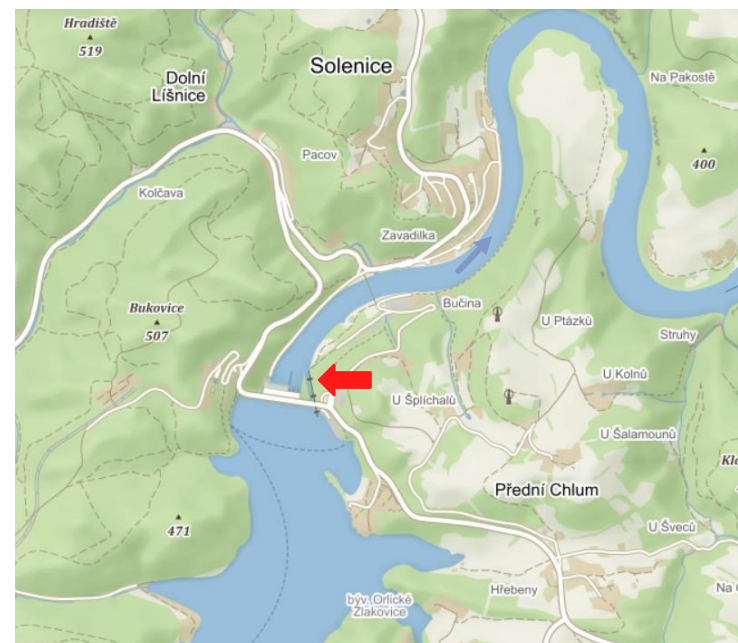
Modernizace lodního výtahu Orlík

Modernizace lodního výtahu Orlík

Lodní výtah Orlík je unikátní stavbou v České republice, překonává výšku více než 70 m a přepravení lodi po dlouhé kolejové dráze (277 m) trvá přibližně 20 minut. Tento šikmý kolejový výtah je v provozu od poloviny 70.let, v plavební sezóně je velmi vytížen a je vystavěn v 144.65 ř.km. Výtah je určen k přepravě sportovních lodí menších rozměrů (max. 8,5 x 3 metry, hmotnost do 3,5 tuny) a jejich posádek (max. 5 přepravovaných osob + obsluha vozíku výtahu). Současný stav výtahu je nevyhovující, je nutná modernizace s cílem zvýšení kapacity, spolehlivosti a bezpečnosti.

Záměr

- Komplettní modernizace strojní a elektrotechnologické části plavebního zařízení s cílem zvýšení kvality, bezpečnosti a rychlosti přepravovaných lodí a posádek.
 - Zvýšení nosnosti vozíku o 3,1 tuny, po modernizaci by měla být nosnost 6,6 tuny. Kromě zvýšení nosnosti vozíku dojde i k prodloužení dráhy návodního lince přibližně o 12 metrů (hladina pro naplavení plavidla)
 - Modernizace lodního výtahu pro menší plavidla je první fází modernizace přepravy lodí přes hráz VD Orlík
-
- Zahájení projektu: vypsání veřejné zakázky (květen-červen 2019), předpokládané zahájení ještě v roce 2019
 - Dokončení projektu: 2022
 - Předpokládaná investice: cca 55 - 65 mil. Kč



→ Lodní výtah Orlík
→ Směr toku řeky



Lodní výtah Orlík – atraktivita a návazné dopady

Úsek střední Vltavy je velmi specifický existencí velkých vodních nádrží Orlík a Slapy. Obě v podstatě vytváří svůj samostatný izolovaný plavební úsek a jejich aktuální propojení i se zbytkem vodní cesty je velmi omezené, v případě Orlíku lodním výtahem pro plavidla do 3,5 tuny. Rekonstrukce lodního výtahu bude prvním krokem ke zvýšení kapacity přepravených lodí, tedy i dalšího rozvoje vodní cesty a jejího okolí. Druhým krokem, tím stěžejním, pro celkovou vodní infrastrukturu bude vybudování lodního zdvihadla Orlík řešeného níže.

Atraktivita

- Samotný výtah jako unikátní technická památka v České republice



- ➔ Lodní výtah Orlík
- ➔ Bezpečnostní přeliv

Vizualizace navrhovaného doplnění hráze Orlík: nový bezpečnostní přeliv a vodní výtah na Orlické přehradě

KROKEM

Návazné dopady v souvislosti s realizací projektu

- V analýze SUDOP není lodní výtah vůbec řešen
- Samotný výtah jako unikátní architektonická památka
 - Poptávka po technicky atraktivním díle → ukázka technologií a inovací které se dnes realizují
 - Vzrůst návštěvnosti nejen kvůli samotnému dílu, ale dílo jakožto edukativní prvek pro společnost
- Další **návazné dopady** po vyšším počtu proplutí a návštěvníků jsou řešeny při realizaci lodního zdvihadla Orlík taktéž na Orlické přehradě

Nové lodní zdvihadlo Orlík

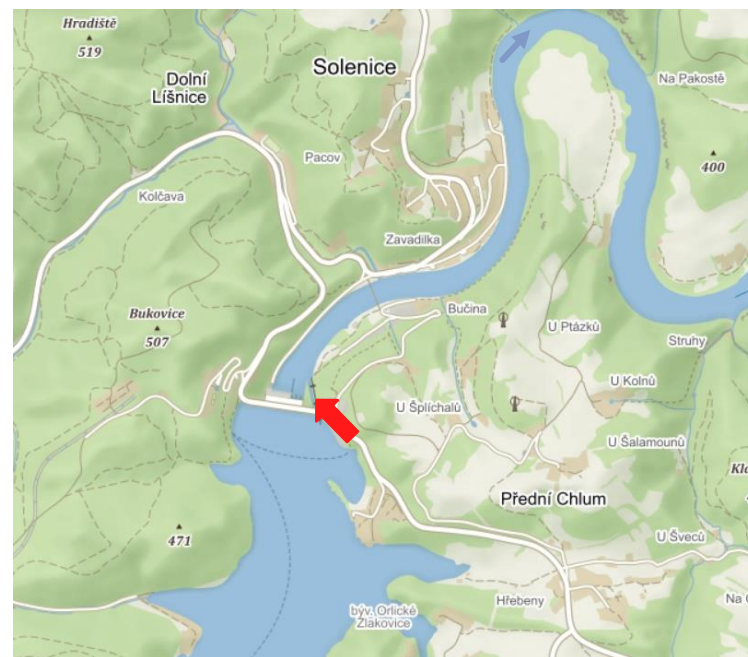
Lodní zdvihadlo Orlík

Vodní dílo Orlík se nalézá v 144,6 ř. km a bylo vystavěno v letech 1954–1961. Přeprava plavidel na tomto zásadním dopravním bodu je velmi omezena a řešením je vystavění lodního zdvihadla. Plánovaná stavba Lodního zdvihadla Orlík pro I. klasifikační třídu vodních cest a bude sloužit pro tzv. velkou plavbu. Plánované zdvihadlo je typem podélného šikmého lodního zdvihadla s protizávažím. V rámci výstavby budou dále provedeny další technické úpravy prostoru, dané souvisejícími stavbami jako čekací stání v horní a dolní vodě. Zdvihadlo bude realizováno v již vystavěných základních drahách pro lodní zdvihadlo, které bylo v plánu výstavby již od 50. let, ale nebylo nikdy dokončeno.

Záměr

- Překonání stávajícího VD Orlík → napojení Slapské zdrže na zdrž Orlickou → souvislé splavnění vodní cesty od hráze VD Slapy až po České Budějovice
- Vystavení lodního zdvihadla pro velkou plavbu:
 - Lodě všech turistických tříd, tedy velikosti 5,5 x 2 m až 15 x 4 m
 - Lodě hotelového typu (38,5 x 5,05 m)
 - Obecně pro lodě o délce až 44 m, šířce až 5,5 m, ponoru až 2,2 m podjezdové výšce až 5,25 m
- Související stavby:
 - Čekací stání a úprava plavební dráhy v horní a dolní vodě
 - Zpevněná plocha u dolní hranice (revize zdvihadel, možnost oprav, stání jeřábu aj.)

- Zahájení projektu: 2025
- Dokončení projektu: 2028
- Předpokládaná investice: cca 0,9 - 1,1 mld. Kč



➡ Plánované lodní zdvihadlo Orlík

➡ Směr toku řeky

Lodní zdvihadlo Orlík – atraktivita pro návštěvníky

Dvojice lodních zdvihadel Orlík a Slapy jsou nejzásadnějšími stavbami, které otevřou vodní cestu od Českých Budějovic a mohou napojit tuto oblast na evropskou síť vodních cest. Jak bylo již vysáno výše při projektu rekonstrukce lodního výtahu, je zde velký potenciál pro vybudování infrastruktury služeb v části zámku Orlík a městem Týn nad Vltavou, kde je výrazně slabší turistický život, který může být iniciován právě vyšším počtem (nejen) větších přepravených lodí.

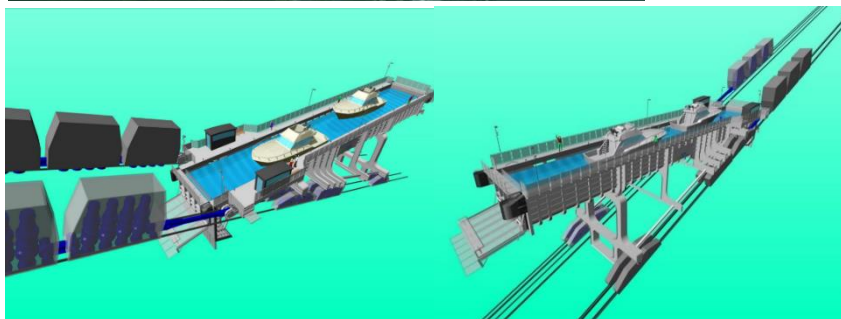
Atraktivita

- Samotné lodní zdvihadlo Orlík jako významná technická památka
- Nerovnoměrný rozvoj turistického ruchu ve vodní nádrži Orlík → turisticky zaostávající vzdálenější část od přehrady a tedy i vysoký potenciál rozvoje pro realizaci různých atraktivit



Vizualizace navrhovaného doplnění hráze Orlík: zleva uvažovaný skluz pod novými přelivnými poli, uprostřed stávající zdvihadlo (výtah) pro sportovní lodě a napravo dráha nedokončeného zdvihadla. Výstavbě nového lodního zdvihadla bude předcházet vybudování bezpečnostního přelivu

 Základní dráhy pro lodní zdvihadlo



Vizualizace nového lodního zdvihadla Orlík

KROKEM

Inspirace

- Vodní park jako zajímavá turistická destinace v okolí, např.:
 - Přírodní koupací biotop Šiklův mlýn vhodný pro rodiny s dětmi → velké plus v nenarušení přírodního rázu krajiny oproti klasickým zábavním vodním parkům s tobogány či klasickým koupalištím



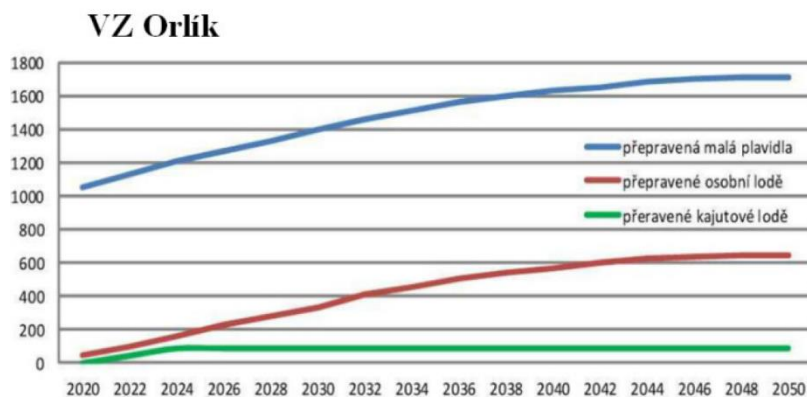
Biotop Šiklův mlýn

Lodní zdvihadlo Orlík – návazné dopady

Nejvýznamnějšími infrastrukturními stavbami pro plavbu malých pravidel a osobních lodí je výstavba Lodního zdvihadla Orlík a Lodního zdvihadla Slapy. Po realizaci těchto staveb bude možné překonat hráze VD loděmi o hmotnosti až 300 tun, délkou do 45 m a šířkou do 6 m a otevře se zde řada možností jakým způsobem tuto část vodní cesty zatraktivnit díky návazným dopadům.

SUDOP

- V posledních letech se kolem přehradní nádrže Orlík (i Slapy) velmi mohutně rozvíjí rekreační plavba malých plavidel, dotýká se však pouze bližší části nádrže při přehradě
- Rozvoj je nerovnoměrný → soustředí se téměř výhradně na prvních přibližně 15 km přehradního jezera od hráze
- Část nádrže od zámku Orlík až po Týn nad Vltavou → váznutí turistického ruchu → málo kempů, stravovacích zařízení apod., naopak vyšší počet stacionárních hausbótů → potenciál
- Část od Mariny Orlík (v blízkosti zámku) také slabá na kotvení → další možnost ukotvení lodí až ve 22 km vzdáleném Podolsku (nekomerční princip) a poté až za dalších 24 km v Týně na Vltavou



Graf č. 7: Prognóza počtů přepravených plavidel jedním směrem zdvihadlem Orlík, zdroj: Marketingová analýza a vyhodnocení ekonomické efektivity investiční akce Lodní zdvihadlo Orlík, AF CityPlan, 2014

Návazné dopady v souvislosti s realizací projektu

- Samotné lodní zdvihadlo jako další technologicky atraktivní stavba, která bude sama o sobě atrakcí pro turisty → propagace destinace – zvýšení intenzity cestovního ruchu – lákadlo pro další návštěvníky – návazné investice
 - Poptávka po technicky atraktivním díle → ukázka realizace inovací a technologie
 - Vzdělávání návštěvníků nejen kvůli samotnému dílu, ale dílo jakožto edukativní prvek pro společnost
- Možné vystavění rozhledny fungující jako vyhlídková plošina pro shlédnutí celé přehrady Orlík s lodním zdvihadlem a vodním přelivem → velice atraktivní destinační cíl nejen pro majitele lodí ale i další návštěvníky
- Investice do dalšího technického zázemí v okolí
- Nárůst počtu návštěvníků v lokalitě → vyšší potřeba doprovodných služeb (nejen) v zaostávající části vodní nádrže
 - Vyšší poptávka po stravovacích a ubytovacích službách
 - Vyšší poptávka po rekreačních areálech a sportovištích viz inspirace biotopem Šiklův mlýn a dalšími podobnými projekty i čistě přírodního charakteru nenarušující přírodní ráz okolí vodní nádrže

Prodloužení plavební komory v Kamýku nad Vltavou

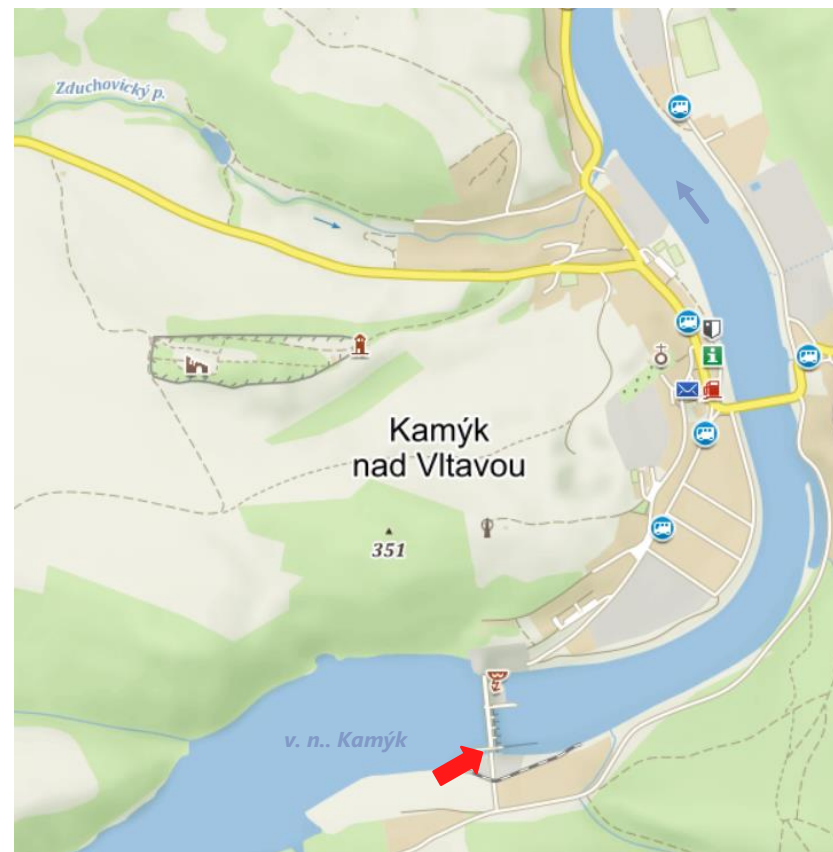
Prodloužení plavební komory v Kamýku nad Vltavou

VD Kamýk se nalézá v 134,7 říčních kilometrech a bylo uvedeno do provozu v roce 1966. Dnešní plavební komora při pravé břehu Vltavy je uzpůsobena na proplutí plavidel o maximální délce do 35 m, šířce do 6 m a váze do 300 tun. Tuto komoru je nutné upravit pro lodě o délce do 45 m, tedy se stejnými parametry jako jsou plánovaná lodní zdvihadla na VD Orlík (řešené výše) a VD Slapy (řešené níže) – tedy aby všude byly stejné možnosti proplutí. Dnes je vedle komory kolejová dráha, která je schopna převézt malá sportovní plavidla.

Záměr

- Realizace projektu na prodloužení plavební komory v Kamýku nad Vltavou pro lodě do 45 m, aby byl zajištěn stejný standard proplutí po celé délce vodní cesty
- Součástí obecného zlepšení služeb a lodní infrastruktury je doporučováno rozšíření stávajícího přístaviště v Kamýku

- Zahájení projektu: 2025
- Dokončení projektu: 2028
- Předpokládaná investice: cca 130 – 170 mil. Kč



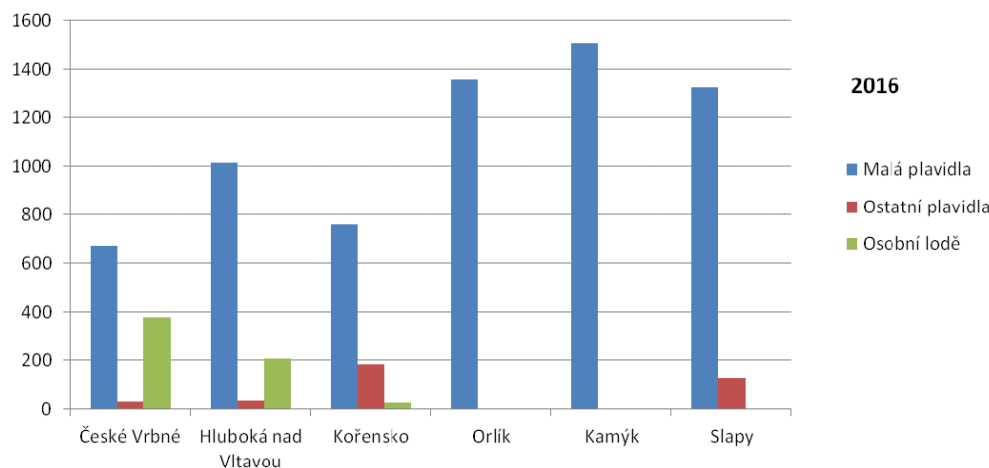
- ➔ Plavební komora
- ➔ Směr toku řeky

Rozšířená plavební komora – Atraktivita a návazné dopady

Rozšíření této komory je dalším zásadním bodem pro „unifikaci“ možnosti proplutí větších výletních lodí po celé vodní cestě, tak aby byl všude zajištěn stejný standard a komfort pro plavbu.

SUDOP

- V analýze SUDOP byla řešena PK pouze velmi stručně. Na Grafu č. 8 můžeme vidět počet proplutí malých lodí na úseku střední Vltavy v roce 2016. Lokalitou Kamýk proplulo nejvíce malých plavidel ze všech, což naznačuje její vytíženost.
- V roce 2016 zde proplulo 1500 malých plavidel. Tento počet se však nevztahuje pouze na PK, ale i na kolejovou dráhu pro malá sportovní plavidla, která je taktéž na pravém břehu jako PK.
- Návrh na vybudování kotviště s 10 místy pro stání s možností rozšíření na 15- 20 (133,3 ř.km)



Graf č. 8: Statistika proplavení PK na střední Vltavě v roce 2016, zpracováno dle Povodí Vltavy, s.p.

Návazné dopady v souvislosti s realizací projektu

- Propagace destinace – zvýšení intenzity cestovního ruchu – lákadlo pro další návštěvníky – návazné investice
- Nová možnost proplutí i větších lodí díky rozšíření komory, tedy nárůst počtu návštěvníků v lokalitě → vyšší potřeba všemožných služeb
 - Vyšší poptávka po stravovacích zařízeních
 - Vyšší poptávka po ubytovacích zařízeních
- Investice do dalšího technologického zázemí, které bude nutné vybudovat z důvodu předpokládané intenzivnější dopravy v budoucnu

Lodní zdvihadlo Slapy

Lodní zdvihadlo Slapy

Vodní dílo Slapy je vystavěno v 91,7 říčních kilometrech a je druhou nejzásadnější infrastrukturální stavbou na vodní cestě spolu s VD Orlík. VD bylo uvedeno do provozu v roce 1956, ale přehrada je bohužel pro větší lodě nepřekonatelná (65 m). Ta se dnes dá překovat pouze díky lodnímu vleku taženému traktorem pro lodě do 8,5 m délky, 2,6 m šířky a do výtlačku do 3,5 tuny. Řešení tohoto zásadního problému, který blokuje rozvoj v důsledku celkové splavnosti, je ve vybudování šikmého lodního zdvihadla, podobně jako na VD Orlík.

Záměr

- Realizace LZ Slapy pro proplutí lodí s hmotností až 300 tun, délkou max. 44 m, šířkou max 5,6 m a max. ponorem 2,2 m. (délka vany zdvihadla je 45 m a šířka 6 m)
- Šikmé lodní zdvihadlo bude sloužit k přepravě všech plavidel do výše uvedených rozměrů
- Doba proplavení bude přibližně 55 minut jedním směrem: vizualizaci na obrázku je možné shlédnout i ve formě videa: <https://www.youtube.com/watch?v=dnrHe-uJPt4>
- Napojení na evropskou síť vodních cest celé oblasti jižních Čech

- Zahájení projektu: 2022 – 2023
- Dokončení projektu: 2025 – 2026
- Předpokládaná investice: 2,3 – 2,7 mld. Kč



Vizualizace šikmého lodního zdvihadla Slapy

Lodní zdvihadlo Slapy – atraktivita pro návštěvníky

Realizace LZ Slapy bude podobně atraktivní technickou památkou jako realizace projektu na Orlíku, ale obě jsou jiné a obě unikání – viz vizualizace vodního zdvihadla Slapy na videu – je to obrovská stavba, která vezme návštěvníkům dech a je reprezentací dnešních technických možností. Kromě samotného technického díla se místo otevírá rozvoji turistického ruchu, který přijde spolu s vyšším počtem přepravených lodí a tedy i návštěvníků. K tomuto rozkvětu a navýšení počtu návštěvníků je možná výstavba dalších menších projektů, jako je rozhledna s výhledem na technické dílo či přírodní dětský zábavní park.

Atraktivita

- Spolu s lodním zdvihadlem Orlík → významná technická a turistická dominanta 240 km dlouhé vltavské vodní cesty na trase České Budějovice – Mělník



Areál Šťastná země

Inspirace

- Zábavní park na způsob Šťastné země v Sedmihorkách vhodně umístěný a propojený s přírodním rázem krajiny, který by ji příliš nenarušoval, nebo nově vybudovaná Herní krajina Pecka na Portáškách (dřevěný zábavní park)



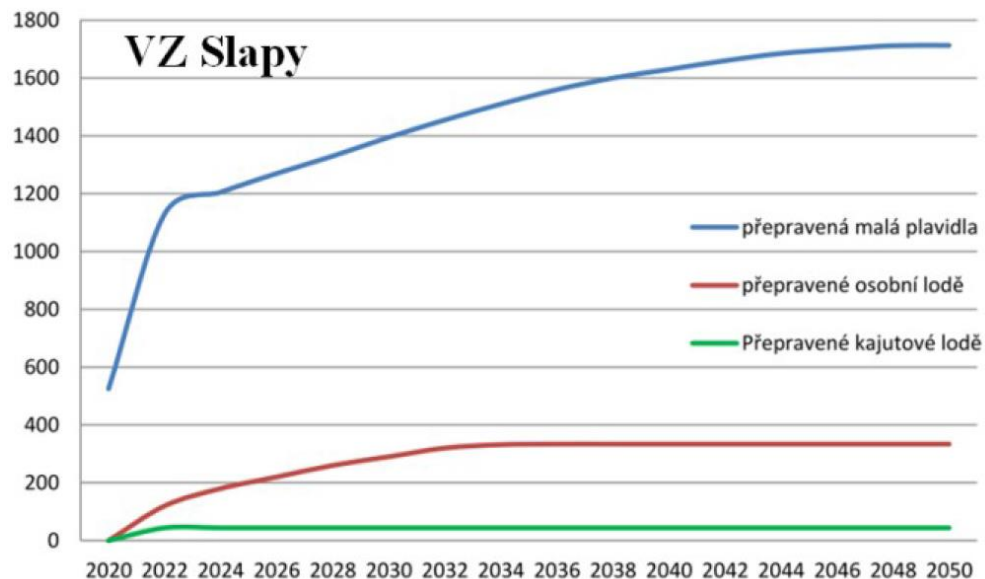
Jedna z atrakcí v Herní krajině Pecka

Lodní zdvihadlo Slapy – návazné dopady

Druhá nejvýznamnější stavba spolu s LZ Orlik pro malá plavidla a osobní lodě z řešených projektů. Stejně jako v případě VD Orlik je zde přepravování lodí aktuálně velmi omezené. Otevření LZ Slapy zde dojde dle prognóz k opravdu velkému nárůstu počtu přepravených lodí.

SUDOP

- Velice výrazný nárůst počtu přepravených plavidel po realizaci lodního zdvihadla Slapy (viz graf č. 9 prognózy proplutí)
- Podobně jako LZ Slapy → v prvních přibližně 15 km dynamický rozvoj plavby malých plavidel, ale v další části nádrže turistický ruch výrazně slábne a proto je zde, v této druhé části, velmi výrazný potenciál rozvoje



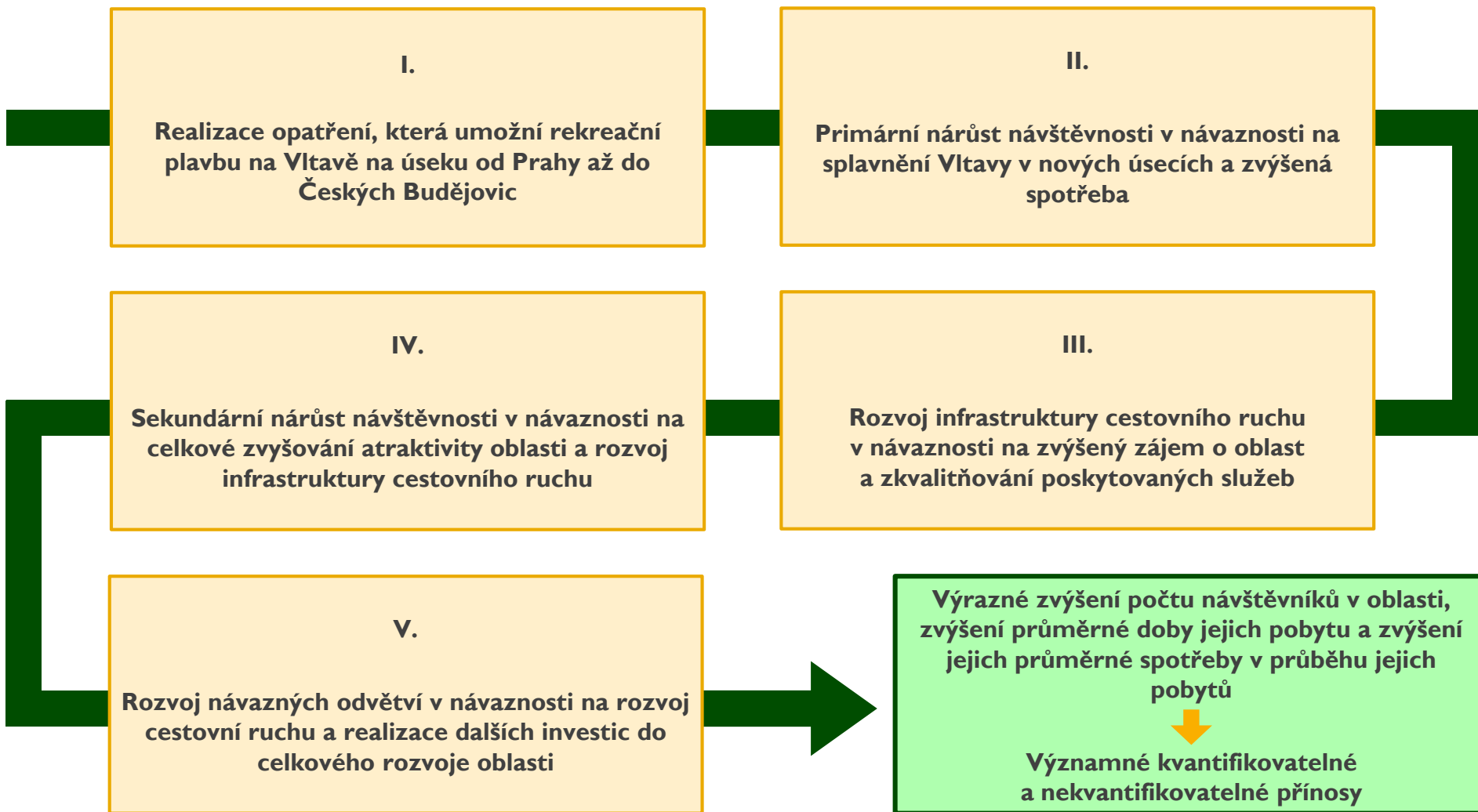
Graf č. 9: Prognóza počtů přepravených plavidel jedním směrem zdvihadlem Slapy, zdroj: Marketingová analýza a vyhodnocení ekonomické efektivnosti investiční akce Lodní zdvihadlo Orlik, AF CityPlan, 2014

Návazné dopady v souvislosti s realizací projektu

- Stejný destinační cíl jako lodní zdvihadlo Orlik, tyto dvě stavby budou jakýmsi bodem zlomu technologického rázu → lodní zdvihadlo jako další velká technologicky atraktivní stavba, která bude sama o sobě atrakcí pro turisty → propagace destinace – zvýšení intenzity cestovního ruchu – lákadlo pro další návštěvníky – návazné investice
 - Poptávka po atraktivním díle → ukázka realizace inovací a technologie dnešní doby
 - Vzrůst návštěvnosti nejen kvůli samotnému dílu, ale dílo jakožto edukativní prvek pro společnost
- Podobně jako v případě VD Orlik možnost výstavby rozhledny → atraktivní vyhlídková místa na dvě nejvýznamnější infrastrukturní dopravní stavby
- Investice do dalšího technického zázemí v okolí
- Nárůst počtu návštěvníků v lokalitě → vyšší potřeba všemožných služeb (nejen) v upozaděné části nádrže Slapy
 - Vyšší poptávka po stravovacích a ubytovacích službách
 - Vyšší poptávka po rekreačních areálech a sportovištích viz inspirace projekty (přírodní zábavní park), které respektují charakter oblasti a nenarušují přírodní ráz okolí vodní nádrže

Souhrnné posouzení dopadů realizace projektů

Celkové důsledky rozvoje rekreační plavby na Vltavě



Vliv rozvoje rekreační plavby na ekonomická odvětví

+ Zvýšení počtu návštěvníků
(turisté i výletníci)

+ Delší pobyty turistů,
vyšší počet přenocování

+ Více návratů do regionu,
dlouhodobé efekty

+ Změna struktury návštěvníků,
vyšší průměrná spotřeba

Vltava

- Služby přímo spojené s plavbou
- Využití zdvihaadel, komor, přístavišť, atd.

PLAVBA

- Péče o lodě
- Provozování lodní dopravy
- Přesuny lodí

GASTRONOMIE

- Restaurace
- Rychlé občerstvení
- Bar
- Pekárna

UBYTOVÁNÍ

- Apartmán
- Penzion
- Hotel
- Kemp

OBCHODNÍ SÍŤ I

- Prodej / půjčovna sportovního vybavení
- Suvenýry
- Potraviny
- Lékárna
- Drogerie
- Trafika

SLUŽBY I

- Parkoviště
- Infocentrum
- Bankomat
- Toalety
- Veřejná doprava
- Benzinová pumpa

DOPLŇKOVÉ AKTIVITY

- Koupaliště
- Wellness
- Fitness
- Aquapark
- Kulturní centrum
- Muzeum
- Návštěvy atraktivit
- Zážitkový turismus

OBCHODNÍ SÍŤ II

- Knihkupectví
- Elektronika
- Zlatnictví
- Optika
- Obuv a oděvy
- Domácí potřeby
- Květinářství
- Caffé / Cukrárna

SLUŽBY II

- Kadeřnictví
- Banka
- Autoservis
- Směnárna
- Cestovní kancelář
- Zdrav. zařízení
- Pošta

ZÁBAVNÍ AKTIVITY

- Bowling
- Diskotéka
- Kasino
- Zábavní centrum

**Zvýšení spotřeby
vyplývající z cestovního
ruchu**

**Zvýšení tržeb v
multiplikaci vyplývajících
z cestovního ruchu**

**Zvýšení celkových příjmů
pro veřejné rozpočty
v multiplikaci**

**Zvýšení počtu FTE
vytvořených v návaznosti
na cestovní ruch**

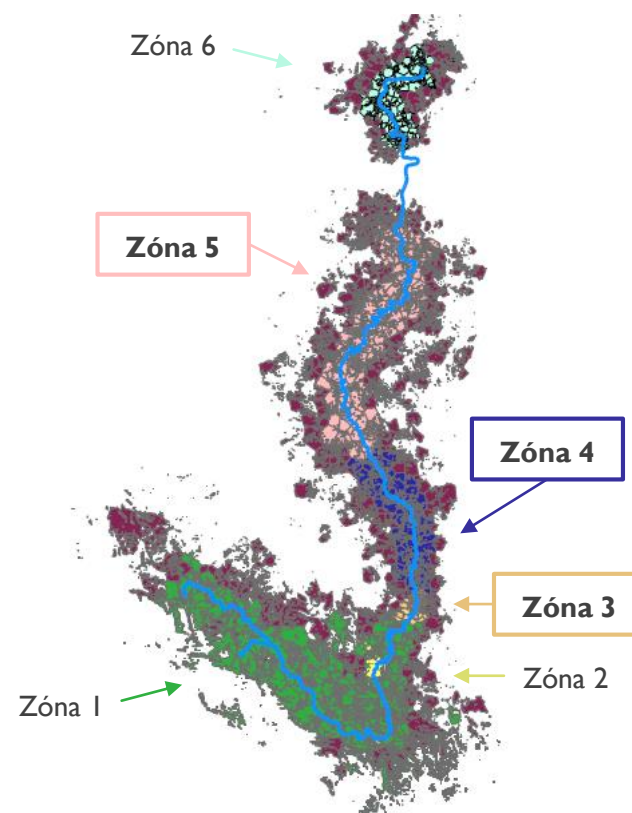
Rozdělení toku Vltavy do zón a analýza vlivu projektů

Za účelem analýzy současného stavu návštěvnosti a ekonomických přínosů vyplývajících z cestovního ruchu v okolí řeky Vltavy jsou využity výsledky studie „Analýza turistické návštěvnosti řeky Vltavy“, kterou v roce 2019 zpracovala společnost CE-Traffic. Ta na základě analýzy signalizačních dat ze sítě mobilního operátora T-Mobile Czech Republic zpracovala analýzu turistické návštěvnosti řeky Vltavy v úseku od pramene po ústí s řekou Labe (bez území hl. m. Praha) v koridoru vymezeném cca 5 km od obou břehů. Turistická návštěvnost byla zmapována za období od 1. 4. 2018 do 31. 10. 2018 a byla prezentována zvláště v rámci šesti zón toku řeky Vltavy. Stavební projekty, kterým se věnuje tato studie, spadají do zóny 3, 4 a 5. Proto je jejich předpokládaný vliv na výši přínosů z cestovního ruchu kalkulován právě pro tyto tři zóny.

Rozdělení toku řeky Vltavy do 6 samostatných úseků v analýze společnosti CE-Traffic:

- **Zóna 1 – Vodácká**
pramen Vltavy – Kvilda- Lipno – Vyšší Brod – Větřní x Český Krumlov x Zlatá Koruna – Boršov nad Vltavou
- **Zóna 2 – Krumlovská**
Český Krumlov – od tzv. barevné skály v Novém Spolí po čističku odpadních vod (pod Krumlovem)
- **Zóna 3 – Budějovická**
České Budějovice v koridoru cca 5 km (2,5 km na každou stranu) – úsek: Boršov nad Vltavou – České Budějovice – jez / zdymadlo České Vrbné
- **Zóna 4 – Jihočeská**
jez / zdymadlo České Vrbné – Hluboká n/V – Týn n/V – Podolský most (Podolsko / Temešvár)
- **Zóna 5 – Přehradní**
Podolský most (Podolsko / Temešvár) – Zvíkov – Oslík – Solenice – Kamýk – Slapy – Štěchovice – Davle – Vrané nad Vltavou
- **Zóna 6 – Polabská**
Roztoky – Kralupy n/V – Mělník

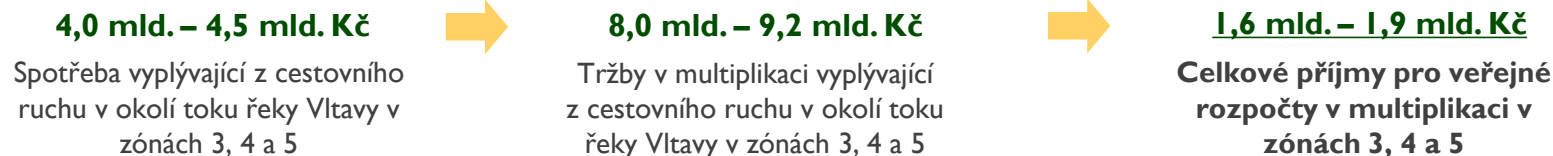
Zóny, ve kterých je plánována realizace projektů



Současné přínosy vyplývající z cestovního ruchu

Celková návštěvnost řeky Vltavy (1. 4. 2018 – 31. 10. 2018)	Zóna 3 Budějovická	Zóna 4 Jihočeská	Zóna 5 Přehradní
Turisté	385 470	241 853	613 098
24 hod pobytu	617 451	467 500	1 429 573
Přenocování	904 678	705 473	2 060 935
Turistodny	1 271 657	955 423	2 885 364
<i>Počet 24 hod na turistu</i>	1,60	1,93	2,33
<i>Počet přenocování na návštěvu</i>	2,47	2,83	2,50
<i>Počet přenocování na turistu</i>	2,35	2,92	3,36
<i>Počet turistodnů na návštěvu</i>	3,47	3,83	3,50
<i>Počet turistodnů na turistu</i>	3,30	3,95	4,71
Výletníci	529 285	371 657	551 346
Výletonávštěvy (výletodny)	1 501 031	901 361	1 753 330
<i>Počet návštěv na výletníka</i>	2,84	2,43	2,43
Návštěvníci (turisté + výletníci)	914 755	613 510	1 164 444
Návštěvy celkem	1 867 595	1 150 706	2 577 202
Návštěvodny	2 772 688	1 856 784	4 638 694

Ekonomické dopady vyplývající z cestovního ruchu v okolí toku řeky Vltavy v sezóně 2018 v zónách 3, 4 a 5 (1. 4. – 31. 10. 2018)



Cestovní ruch v okolí toku řeky Vltavy vytváří **zaměstnanost cca 3,8 – 4,4 tis. FTE**

Potenciální přínosy vyplývající z cestovního ruchu - Vltava

Současné ekonomické přínosy (1. 4. 2018 – 31. 10. 2018)	Zóna 3 Budějovická	Zóna 4 Jihočeská	Zóna 5 Přehradní	CELKEM
Spotřeba vyplývající z cest. ruchu	1,46 mld. Kč	0,80 mld. Kč	1,99 mld. Kč	4,25 mld. Kč
Tržby v multiplikaci	2,96 mld. Kč	1,62 mld. Kč	4,02 mld. Kč	8,60 mld. Kč
Příjmy pro veřejné rozpočty	0,60 mld. Kč	0,33 mld. Kč	0,82 mld. Kč	1,75 mld. Kč
Vliv na zaměstnanost (FTE)	1,4 tis.	0,8 tis.	1,9 tis.	4,1 tis.

V případě realizace opatření budou tyto zóny ovlivněny: Zóna 3 Budějovická, Zóna 4 Jihočeská, Zóna 5 Přehradní

- + Zvýšení počtu návštěvníků (primární i sekundární návštěvnost)
- + Delší pobyty turistů, vyšší počet přenocování
- + Více návratů do oblasti

- + Změna struktury návštěvníků, vyšší průměrná spotřeba
- + Rozmanitější nabídka zboží a služeb (investice do rozvoje)
- + Vyšší zájem o oblast (vyšší poptávka)

Navýšení počtu návštěvodnů a přenocování

Pesimistická	Střední	Optimistická
+ 10,0 %	+ 17,5 %	+ 25 %

Navýšení průměrné spotřeby návštěvníků

Pesimistická	Střední	Optimistická
+ 15,0 %	+ 25,0 %	+ 35,0 %

Poznámka: Varianty jsou kalkulovány pro 10. rok po realizaci opatření

	Pesimistická varianta			Střední varianta			Optimistická varianta		
Potenciální ekonomické přínosy	Zóna 3 Budějovická	Zóna 4 Jihočeská	Zóna 5 Přehradní	Zóna 3 Budějovická	Zóna 4 Jihočeská	Zóna 5 Přehradní	Zóna 3 Budějovická	Zóna 4 Jihočeská	Zóna 5 Přehradní
Spotřeba	1,85 mld. Kč	1,01 mld. Kč	2,52 mld. Kč	2,15 mld. Kč	1,18 mld. Kč	2,93 mld. Kč	2,47 mld. Kč	1,35 mld. Kč	3,36 mld. Kč
Tržby v multiplikaci	3,74 mld. Kč	2,05 mld. Kč	5,09 mld. Kč	4,34 mld. Kč	2,38 mld. Kč	5,91 mld. Kč	4,99 mld. Kč	2,73 mld. Kč	6,79 mld. Kč
Příjmy pro veř. rozpočty	0,76 mld. Kč	0,42 mld. Kč	1,03 mld. Kč	0,88 mld. Kč	0,48 mld. Kč	1,20 mld. Kč	1,01 mld. Kč	0,55 mld. Kč	1,38 mld. Kč
Vliv na zaměstnanost	1,8 tis.	1,0 tis.	2,4 tis.	2,1 tis.	1,1 tis.	2,8 tis.	2,4 tis.	1,3 tis.	3,2 tis.

KROKEM

Vyčíslení přínosů vyplývajících z cestovního ruchu - Vltava

Potenciální ekonomické přínosy kalkulované pro 10. rok po realizaci opatření dle jednotlivých variant:

	Pesimistická varianta		
Potenciální ekonomické přínosy	Zóna 3 Budějovická	Zóna 4 Jihočeská	Zóna 5 Přehradní
Spotřeba	1,85 mld. Kč	1,01 mld. Kč	2,52 mld. Kč
Tržby v multiplikaci	3,74 mld. Kč	2,05 mld. Kč	5,09 mld. Kč
Příjmy pro veř. rozpočty	0,76 mld. Kč	0,42 mld. Kč	1,03 mld. Kč
Vliv na zaměstnanost	1,8 tis.	1,0 tis.	2,4 tis.

cca +1,13 mld. Kč

Zvýšení spotřeby
vyplývající z cestovního
ruchu v okolí toku řeky
Vltavy v Zónách 3, 4 a 5

cca +2,28 mld. Kč

Zvýšení tržeb v multiplikaci
vyplývajících z cestovního
ruchu v okolí toku řeky Vltavy
v Zónách 3, 4 a 5

cca +0,46 mld. Kč

Zvýšení celkových
příjmů pro veřejné
rozpočty
v multiplikaci

Nárůst zaměstnanosti vytvářené cestovním ruchem o **cca +1,1 tis. FTE**

	Střední varianta		
Potenciální ekonomické přínosy	Zóna 3 Budějovická	Zóna 4 Jihočeská	Zóna 5 Přehradní
Spotřeba	2,15 mld. Kč	1,18 mld. Kč	2,93 mld. Kč
Tržby v multiplikaci	4,34 mld. Kč	2,38 mld. Kč	5,91 mld. Kč
Příjmy pro veř. rozpočty	0,88 mld. Kč	0,48 mld. Kč	1,20 mld. Kč
Vliv na zaměstnanost	2,1 tis.	1,1 tis.	2,8 tis.

cca +2,00 mld. Kč

Zvýšení tržeb v multiplikaci
vyplývajících z cestovního
ruchu v okolí toku řeky Vltavy
v Zónách 3, 4 a 5

cca +4,03 mld. Kč

cca +0,82 mld. Kč

Zvýšení celkových
příjmů pro veřejné
rozpočty
v multiplikaci

Nárůst zaměstnanosti vytvářené cestovním ruchem o **cca +1,9 tis. FTE**

	Optimistická varianta		
Potenciální ekonomické přínosy	Zóna 3 Budějovická	Zóna 4 Jihočeská	Zóna 5 Přehradní
Spotřeba	2,47 mld. Kč	1,35 mld. Kč	3,36 mld. Kč
Tržby v multiplikaci	4,99 mld. Kč	2,73 mld. Kč	6,79 mld. Kč
Příjmy pro veř. rozpočty	1,01 mld. Kč	0,55 mld. Kč	1,38 mld. Kč
Vliv na zaměstnanost	2,4 tis.	1,3 tis.	3,2 tis.

cca +2,93 mld. Kč

Zvýšení tržeb v multiplikaci
vyplývajících z cestovního
ruchu v okolí toku řeky Vltavy
v Zónách 3, 4 a 5

cca +5,91 mld. Kč

cca +1,20 mld. Kč

Zvýšení celkových
příjmů pro veřejné
rozpočty
v multiplikaci

Nárůst zaměstnanosti vytvářené cestovním ruchem o **cca +2,8 tis. FTE**

KROKEM

Posouzení dopadů realizace jednotlivých projektů

Plavební komora Jiráskův jez – posouzení dopadů

Obecná charakteristika projektu

Jiráskův jez v Českých Budějovicích postavený roku 1932 se nachází v 239,631 ř. km. Dnešní podoba jezu není uzpůsobena k proplutí lodí → splavněný úsek začíná před samotným jezem a centrum Českých Budějovic je proto lodím nepřístupné. Řešením splavnosti centra Českých Budějovic je ve vybudování plavební komory na Jiráskově jezu, čímž by se město propojilo s životem na vodě a u vody. Splavněné centrum je atraktivní prvek nejen a pouze samotného města, ale i jeho okolí a nabízí dále širokou škálu možných nově navázaných aktivit, včetně kulturních akcí.

Předpokládané pozitivní dopady

- + Poptávka po technicky atraktivním díle v centru města → lákadlo, inovace, edukativní prvek
- + Zvýšení celkové atraktivity města a vzrůst pozitivní image jakožto města živého a aktivního
- + Vyšší počet návštěvníků → nárůst poptávky po stravovacích a ubytovacích zařízeních, zvýšení potřeby nákupů všeho druhu, nárůst poptávky po organizovaných výletech, vznik společenského prostoru - socializace a lokální aktivity pro všechny věkové kategorie

Předpokládané náklady na realizaci projektu

- Vybudování samotné plavené komory na Jiráskově jezu: cca 230 – 270 mil. Kč
- Ná vazné náklady na úpravu prostor kolem řeky (prostor pro divadlo/venkovní filmovou projekci - pódium apod.): cca 3 – 6 mil. Kč
- Ná vazné náklady na provoz nových aktivit (zázemí pro pravidelné trhy přes letní sezónu, výchozí bod pro výletní plavby): cca 1 – 2 mil. Kč
- **Celkové předpokládané náklady na úrovni 234 – 278 mil. Kč**

Vliv na návštěvnost

- V případě realizace všech osmi investičních projektů a všech investic spojených s tímto konkrétním projektem bude pravděpodobně realizováno zvýšení návštěvnosti zóny 3 Budějovická (nárůst návštěvnosti) z České republiky o cca 19,5 % a návštěvnosti (nárůst návštěvnosti) ze zahraničí o cca 10,5 %. V zóně 3 Budějovická, ve které se plánují realizovat dva z celkového počtu osmi projektů, se projekt Plavební komora Jiráskův jez na tomto nárůstu návštěvnosti podílí přibližně z 55 %.

Plavební komora Jiráskův jez – vyhodnocení dopadů

Multikriteriální analýza dopadů realizace projektu – kvantifikovatelné dopady

Kategorie dopadů	Popis kategorie dopadů	Nastavení škály pro hodnocení (nárůst v případě realizace projektu)	Váha kategorie	Kvantifikace dopadů (pouze projekt)	Posouzení dopadů (pouze projekt)	Kvantifikace dopadů (synergie projektů)	Posouzení dopadů (synergie projektů)
Turistická návštěvnost	Realizace projektů zvyšuje atraktivitu regionu a přiláká návštěvníky z České republiky a ze zahraničí. Zvýšení turistické návštěvnosti (počet návštěvodnů) generuje vyšší spotřebu a přispívá do veřejných rozpočtů.	 0-49 tisíc  50-99 tisíc  100-149 tisíc  150-199 tisíc  200+ tisíc	20 %	cca 97 tisíc návštěvodnů		cca 267 tisíc návštěvodnů	
Iniciovaná spotřeba	Iniciovaná spotřeba vypovídá o přílivu finančních prostředků podnikatelům a dalším organizacím v předmětné oblasti. Iniciovaná spotřeba vzniká nákupem produktů a využíváním služeb návštěvníky.	 0-49 mil. Kč  50-99 mil. Kč  100-149 mil. Kč  150-199 mil. Kč  200+ mil. Kč	15 %	cca 138 mil. Kč		cca 379 mil. Kč	
Tržby v multiplikaci	Zvýšení spotřeby v dané oblasti vede k dodatečným investicím a příjmům dalších podnikatelských subjektů, a tím k multiplikaci finančních prostředků iniciovaných zvýšenou spotřebou.	 0-79 mil. Kč  80-159 mil. Kč  160-239 mil. Kč  240-319 mil. Kč  320+ mil. Kč	5 %	cca 276 mil. Kč		cca 759 mil. Kč	
Příjmy pro veřejné rozpočty	Přínos dodatečných finančních prostředků do veřejných rozpočtů prostřednictvím odvádění daní, placení místních a ubytovacích poplatků atd.	 0-19 mil. Kč  20-39 mil. Kč  40-59 mil. Kč  60-79 mil. Kč  80+ mil. Kč	20 %	cca 56 mil. Kč		cca 154 mil. Kč	
Vytvoření pracovních příležitostí	Vzniklá rozšiřující nabídka pracovních příležitostí pro obyvatele předmětné oblasti. Jedná se nejenom o specializované pracovní pozice, ale i o pracovní místa nezbytná k provozu organizace vyžadující nízkou kvalifikaci, a taktéž o sezónní práce i brigády, jelikož se jedná hlavně o provoz v letní sezóně.	 0-49 FTE  50-99 FTE  100-149 FTE  150-199 FTE  200+ FTE	10 %	cca 140 FTE		cca 385 FTE	

Plavební komora Jiráskův jez – vyhodnocení dopadů

Multikriteriální analýza dopadů realizace projektu – nekvantifikovatelné dopady

Kategorie dopadů	Popis kategorie dopadů	Nastavení škály pro hodnocení	Váha kategorie	Kvantifikace dopadů (pouze projekt)	Posouzení dopadů (pouze projekt)	Kvantifikace dopadů (synergie projektů)	Posouzení dopadů (synergie projektů)
Vliv na další odvětví	Během realizace projektu se otevírají možnosti investic pro další návazná odvětví – jiné stavební práce, možnosti pro firmy z oblasti dopravy, dodavatele materiálů apod.	 Velmi nízký vliv Nízký vliv Střední vliv Vysoký vliv Velmi vysoký vliv	7,5 %	Posouzení na stanovené škále		Posouzení na stanovené škále	
Kvalita života	Díky realizaci nových projektů se snižuje riziko odlivu ekonomicky aktivního obyvatelstva. V návaznosti pak dochází k udržení kvalifikované pracovní síly, což vede ke zvyšování kvality života v předmětné oblasti a regionálnímu rozvoji.	 Velmi nízký vliv Nízký vliv Střední vliv Vysoký vliv Velmi vysoký vliv	7,5 %	Posouzení na stanovené škále		Posouzení na stanovené škále	
Vliv na technický pokrok a edukace	Realizovaný projekt jako ukázka nových technologií a inovací. Projekt je tedy edukativním prvkem.	 Velmi nízký vliv Nízký vliv Střední vliv Vysoký vliv Velmi vysoký vliv	7,5 %	Posouzení na stanovené škále		Posouzení na stanovené škále	
Příležitosti pro podnikatele	Nové možnosti pro malé a střední podnikatele v různých oblastech. Tyto příležitosti se týkají převážně poskytovatelů doplňkových služeb v oblasti cestovního ruchu.	 Velmi nízký vliv Nízký vliv Střední vliv Vysoký vliv Velmi vysoký vliv	7,5 %	Posouzení na stanovené škále		Posouzení na stanovené škále	

Souhrnné vyhodnocení kvantifikovatelných a nekvantifikovatelných přínosů v případě realizace projektu samostatně:

2,78 bodu z 5,00

Souhrnné vyhodnocení kvantifikovatelných a nekvantifikovatelných přínosů v případě realizace projektu v synergii s realizací ostatních projektů:

4,48 bodu z 5,00

Přístavní hrana v Českých Budějovicích – posouzení dopadů

Obecná charakteristika projektu

České Budějovice mají velmi omezené prostory pro stání lodí, které je v dnešní situaci naprosto nedostačující. Od roku 2011 zde funguje Lannovo přístaviště, které je určeno pouze pro krátkodobé stání malých lodí a osobních plavidel a nachází se v 239.24 ř. km. Toto přístaviště se nachází na začátku vodní cesty mezi Českými Budějovicemi a Hlubokou nad Vltavou a zaručuje návštěvníkům kotvení pouze na 15 minut. V plánu je zvýšení této kapacity díky vybudování 250 m dlouhé pevné přístavní hrany na druhém břehu Vltavy než je Lannova loděnice – od července 2019 je zde umístěno provizorní molo (blízko Dlouhého mostu) pro malá plavidla, které má být prozatímním řešením než bude vystavěna pevná hrana plánovaná na rok 2022.

Předpokládané pozitivní dopady

- + Nový dopravní uzel → např. napojení na cyklostezky a pěší trasy
- + Praktické zvýšení možnosti zakotvení a využití služeb ve městě a v okolí → vyšší počet návštěvníků
- + Další investice do technického zázemí přístaviště
- + Vznik půjčoven lodí či kol, pravidelné výletní plavby z tohoto bodu
- + Vznik restauračního zařízení a bufetu
- + Lákadlo pro další návštěvníky (zakotvené lodě jako atrakce) → propagace destinace – zvýšení intenzity cestovního ruchu – lákadlo pro další návštěvníky – návazné investice

Předpokládané celkové finanční dopady

- Vybudování samotné přístavní hrany v Českých Budějovicích: cca 25 – 35 mil Kč
- Návazné náklady na úpravu prostor kolem přístavní hrany (zázemí pro vznik bufetu/restaurace, technické zázemí přístaviště): cca 1 – 2 mil. Kč
- Návazné náklady na provoz dalších nových aktivit (zázemí pro vznik půjčovny lodí, kol, bruslí a výchozí bod pro výletní plavby): cca 1 – 2 mil. Kč
- **Celkové předpokládané náklady na úrovni 27 – 39 mil. Kč**

Vliv na návštěvnost

- V případě realizace všech osmi investičních projektů a všech investic spojených s tímto konkrétním projektem bude pravděpodobně realizováno zvýšení návštěvnosti zóny 3 Budějovická (nárůst návštěvnosti) z České republiky o cca 19,5 % a návštěvnosti (nárůst návštěvnosti) ze zahraničí o cca 10,5 %. V zóně 3 Budějovická, ve které se plánují realizovat dva z celkového počtu osmi projektů, se projekt Přístavní hrana v Českých Budějovicích na tomto nárůstu návštěvnosti podílí přibližně z 45 %.

Přístavní hrana v Českých Budějovicích – závěr. vyhodnocení

Multikriteriální analýza dopadů realizace projektu – kvantifikovatelné dopady

Kategorie dopadů	Popis kategorie dopadů	Nastavení škály pro hodnocení (nárůst v případě realizace projektu)	Váha kategorie	Kvantifikace dopadů (pouze projekt)	Posouzení dopadů (pouze projekt)	Kvantifikace dopadů (synergie projektů)	Posouzení dopadů (synergie projektů)
Turistická návštěvnost	Realizace projektů zvyšuje atraktivitu regionu a přiláká návštěvníky z České republiky a ze zahraničí. Zvýšení turistické návštěvnosti (počet návštěvodnů) generuje vyšší spotřebu a přispívá do veřejných rozpočtů.	 0-49 tisíc  50-99 tisíc  100-149 tisíc  150-199 tisíc  200+ tisíc	20 %	cca 73 tisíc návštěvodnů		cca 218 tisíc návštěvodnů	
Iniciovaná spotřeba	Iniciovaná spotřeba vypovídá o přílivu finančních prostředků podnikatelům a dalším organizacím v předmětné oblasti. Iniciovaná spotřeba vzniká nákupem produktů a využíváním služeb návštěvníky.	 0-49 mil. Kč  50-99 mil. Kč  100-149 mil. Kč  150-199 mil. Kč  200+ mil. Kč	15 %	cca 104 mil. Kč		cca 311 mil. Kč	
Tržby v multiplikaci	Zvýšení spotřeby v dané oblasti vede k dodatečným investicím a příjmům dalších podnikatelských subjektů, a tím k multiplikaci finančních prostředků iniciovaných zvýšenou spotřebou.	 0-79 mil. Kč  80-159 mil. Kč  160-239 mil. Kč  240-319 mil. Kč  320+ mil. Kč	5 %	cca 207 mil. Kč		cca 621 mil. Kč	
Příjmy pro veřejné rozpočty	Přínos dodatečných finančních prostředků do veřejných rozpočtů prostřednictvím odvádění daní, placení místních a ubytovacích poplatků atd.	 0-19 mil. Kč  20-39 mil. Kč  40-59 mil. Kč  60-79 mil. Kč  80+ mil. Kč	20 %	cca 42 mil. Kč		cca 126 mil. Kč	
Vytvoření pracovních příležitostí	Vzniklá rozšiřující nabídka pracovních příležitostí pro obyvatele předmětné oblasti. Jedná se nejenom o specializované pracovní pozice, ale i o pracovní místa nezbytná k provozu organizace vyžadující nízkou kvalifikaci, a taktéž o sezónní práce i brigády, jelikož se jedná hlavně o provoz v letní sezóně.	 0-49 FTE  50-99 FTE  100-149 FTE  150-199 FTE  200+ FTE	10 %	cca 105 FTE		cca 315 FTE	

Přístavní hrana v Českých Budějovicích – závěr. vyhodnocení

Multikriteriální analýza dopadů realizace projektu – nekvantifikovatelné dopady

Kategorie dopadů	Popis kategorie dopadů	Nastavení škály pro hodnocení	Váha kategorie	Kvantifikace dopadů (pouze projekt)	Posouzení dopadů (pouze projekt)	Kvantifikace dopadů (synergie projektů)	Posouzení dopadů (synergie projektů)
Vliv na další odvětví	Během realizace projektu se otevírají možnosti investic pro další návazná odvětví – jiné stavební práce, možnosti pro firmy z oblasti dopravy, dodavatele materiálů apod.	 Velmi nízký vliv Nízký vliv Střední vliv Vysoký vliv Velmi vysoký vliv	7,5 %	Posouzení na stanovené škále		Posouzení na stanovené škále	
Kvalita života	Díky realizaci nových projektů se snižuje riziko odlivu ekonomicky aktivního obyvatelstva. V návaznosti pak dochází k udržení kvalifikované pracovní síly, což vede ke zvyšování kvality života v předmětné oblasti a regionálnímu rozvoji.	 Velmi nízký vliv Nízký vliv Střední vliv Vysoký vliv Velmi vysoký vliv	7,5 %	Posouzení na stanovené škále		Posouzení na stanovené škále	
Vliv na technický pokrok a edukace	Realizovaný projekt jako ukázka nových technologií a inovací. Projekt je tedy edukativním prvkem.	 Velmi nízký vliv Nízký vliv Střední vliv Vysoký vliv Velmi vysoký vliv	7,5 %	Posouzení na stanovené škále		Posouzení na stanovené škále	
Příležitosti pro podnikatele	Nové možnosti pro malé a střední podnikatele v různých oblastech. Tyto příležitosti se týkají převážně poskytovatelů doplňkových služeb v oblasti cestovního ruchu.	 Velmi nízký vliv Nízký vliv Střední vliv Vysoký vliv Velmi vysoký vliv	7,5 %	Posouzení na stanovené škále		Posouzení na stanovené škále	

Souhrnné vyhodnocení kvantifikovatelných a nekvantifikovatelných přínosů v případě realizace projektu samostatně:

2,95 bodu z 5,00

Souhrnné vyhodnocení kvantifikovatelných a nekvantifikovatelných přínosů v případě realizace projektu v synergii s realizací ostatních projektů:

4,70 bodu z 5,00

Zvedací most v Týnu nad Vltavou – posouzení dopadů

Obecná charakteristika projektu

V Týnu nad Vltavou se nachází unikátní historický železný most (200,4 ř. km), který je národní technickou památkou. Most má bohužel nízkou průplavní výšku a neumožňuje plavbu větším výletním lodím a limituje v tomto ohledu splavnost řeky. Vyřešení problému je v rekonstrukci mostu, po jejíž realizaci bude jedno pole mostu zdvižné. Důležité je to, že historický a architektonický vzhled objektu zůstane stejný a zachová si tedy svou hodnotu. V návaznosti na zrušení bariéry v otázce průplavní výšky se zvýší intenzita plavby, která byla doteď limitovaná, kdy most v podstatě rozděloval vodní trasu na dvě části.

Předpokládané pozitivní dopady

- + První technologická stavba svého druhu přes Vltavu → Poptávka po technicky atraktivním díle, inovace, edukace
- + Vyšší počet proplutých lodí městem → vyšší počet lidí, kteří se zde budou moci přepravit a dále v okolí využít další služby (stravovací, ubytovací, kulturní apod.)
- + Součinnost s vylepšením přístavních služeb dle SUDOP (doporučené zvýšení kapacity přístavišť)
- + Propagace destinace – zvýšení intenzity cestovního ruchu – lákadlo pro další návštěvníky – návazné investice

Předpokládané celkové finanční dopady

- Vybudování samotného mostu a jeho celková rekonstrukce: 250 – 300 mil. Kč
- Návazné náklady na úpravu prostor kolem mostu → komplexní řešení nedostatečných prostor přístaviště: 10 – 15 mil.
- Návazné náklady na umožnění provozu dalších nových aktivit: 1 – 2 mil. Kč
- **Celkové předpokládané náklady na úrovni 261 – 317 mil. Kč**

Vliv na návštěvnost

- V případě realizace všech osmi investičních projektů a všech investic spojených s tímto konkrétním projektem bude pravděpodobně realizováno zvýšení návštěvnosti zóny 4 Jihočeská (nárůst návštěvodnů) z České republiky o cca 15 % a návštěvnosti (nárůst návštěvodnů) ze zahraničí o cca 50 %. V zóně 4 Jihočeská, ve které se plánují realizovat dva z celkového počtu osmi projektů, se projekt Zvedací most v Týnu nad Vltavou na tomto nárůstu návštěvnosti podílí přibližně z 52,5 %.

Zvedací most v Týnu nad Vltavou – závěrečné vyhodnocení

Multikriteriální analýza dopadů realizace projektu – kvantifikovatelné dopady

Kategorie dopadů	Popis kategorie dopadů	Nastavení škály pro hodnocení (nárůst v případě realizace projektu)	Váha kategorie	Kvantifikace dopadů (pouze projekt)	Posouzení dopadů (pouze projekt)	Kvantifikace dopadů (synergie projektů)	Posouzení dopadů (synergie projektů)
Turistická návštěvnost	Realizace projektů zvyšuje atraktivitu regionu a přiláká návštěvníky z České republiky a ze zahraničí. Zvýšení turistické návštěvnosti (počet návštěvodnů) generuje vyšší spotřebu a přispívá do veřejných rozpočtů.	 0-49 tisíc  50-99 tisíc  100-149 tisíc  150-199 tisíc  200+ tisíc	20 %	cca 52 tisíc návštěvodnů		cca 171 tisíc návštěvodnů	
Iniciovaná spotřeba	Iniciovaná spotřeba vypovídá o přílivu finančních prostředků podnikatelům a dalším organizacím v předmětné oblasti. Iniciovaná spotřeba vzniká nákupem produktů a využíváním služeb návštěvníky.	 0-49 mil. Kč  50-99 mil. Kč  100-149 mil. Kč  150-199 mil. Kč  200+ mil. Kč	15 %	cca 61 mil. Kč		cca 199 mil. Kč	
Tržby v multiplikaci	Zvýšení spotřeby v dané oblasti vede k dodatečným investicím a příjmům dalších podnikatelských subjektů, a tím k multiplikaci finančních prostředků iniciovaných zvýšenou spotřebou.	 0-79 mil. Kč  80-159 mil. Kč  160-239 mil. Kč  240-319 mil. Kč  320+ mil. Kč	5 %	cca 122 mil. Kč		cca 399 mil. Kč	
Příjmy pro veřejné rozpočty	Přínos dodatečných finančních prostředků do veřejných rozpočtů prostřednictvím odvádění daní, placení místních a ubytovacích poplatků atd.	 0-19 mil. Kč  20-39 mil. Kč  40-59 mil. Kč  60-79 mil. Kč  80+ mil. Kč	20 %	cca 24 mil. Kč		cca 79 mil. Kč	
Vytvoření pracovních příležitostí	Vzniklá rozšiřující nabídka pracovních příležitostí pro obyvatele předmětné oblasti. Jedná se nejenom o specializované pracovní pozice, ale i o pracovní místa nezbytná k provozu organizace vyžadující nízkou kvalifikaci, a taktéž o sezónní práce i brigády, jelikož se jedná hlavně o provoz v letní sezóně.	 0-49 FTE  50-99 FTE  100-149 FTE  150-199 FTE  200+ FTE	10 %	cca 48 FTE		cca 158 FTE	

Zvedací most v Týnu nad Vltavou – závěrečné vyhodnocení

Multikriteriální analýza dopadů realizace projektu – nekvantifikovatelné dopady

Kategorie dopadů	Popis kategorie dopadů	Nastavení škály pro hodnocení	Váha kategorie	Kvantifikace dopadů (pouze projekt)	Posouzení dopadů (pouze projekt)	Kvantifikace dopadů (synergie projektů)	Posouzení dopadů (synergie projektů)
Vliv na další odvětví	Během realizace projektu se otevírají možnosti investic pro další návazná odvětví – jiné stavební práce, možnosti pro firmy z oblasti dopravy, dodavatele materiálů apod.	 Velmi nízký vliv  Nízký vliv  Střední vliv  Vysoký vliv  Velmi vysoký vliv	7,5 %	Posouzení na stanovené škále		Posouzení na stanovené škále	
Kvalita života	Díky realizaci nových projektů se snižuje riziko odlivu ekonomicky aktivního obyvatelstva. V návaznosti pak dochází k udržení kvalifikované pracovní síly, což vede ke zvyšování kvality života v předmětné oblasti a regionálnímu rozvoji.	 Velmi nízký vliv  Nízký vliv  Střední vliv  Vysoký vliv  Velmi vysoký vliv	7,5 %	Posouzení na stanovené škále		Posouzení na stanovené škále	
Vliv na technický pokrok a edukace	Realizovaný projekt jako ukázka nových technologií a inovací. Projekt je tedy edukativním prvkem.	 Velmi nízký vliv  Nízký vliv  Střední vliv  Vysoký vliv  Velmi vysoký vliv	7,5 %	Posouzení na stanovené škále		Posouzení na stanovené škále	
Příležitosti pro podnikatele	Nové možnosti pro malé a střední podnikatele v různých oblastech. Tyto příležitosti se týkají převážně poskytovatelů doplňkových služeb v oblasti cestovního ruchu.	 Velmi nízký vliv  Nízký vliv  Střední vliv  Vysoký vliv  Velmi vysoký vliv	7,5 %	Posouzení na stanovené škále		Posouzení na stanovené škále	

Souhrnné vyhodnocení kvantifikovatelných a nekvantifikovatelných přínosů v případě realizace projektu samostatně:

2,43 bodu z 5,00

Souhrnné vyhodnocení kvantifikovatelných a nekvantifikovatelných přínosů v případě realizace projektu v synergii s realizací ostatních projektů:

4,13 bodu z 5,00

Vodní dílo Kořensko – posouzení dopadů

Obecná charakteristika projektu

V posledních letech zápasí příroda s nedostatkem vody a tento problém zasahuje i do možnosti vodní dopravy. Vodní dílo Kořensko se nalézá v 200,4 ř.km a jeho součástí je plavební komora umožňující lodní dopravu plavidlům do výtlaku až 300 tun → nastává zde však kritický problém při stále častějším nedostatku vody, který způsobuje zaklesnutí hladiny a uzavření komory. Tato situace se opakuje častěji v posledních čtyřech letech (rok 2018) a způsobuje velké ztráty. Zajištění průplavu komorou i při nízké hladině je v prohloubení plavební dráhy komory, v některých místech až o 1,7 metrů. Tato úprava zajistí plynulý chod komory, kdy budou mít návštěvníci jistější proplutí i v nepříznivých podmínkách suchého období.

Předpokládané pozitivní dopady

- + Zaručení proplutí i v sušších obdobích → vyšší počet proplutí a návštěvníků, kteří zde mohou využít různé služby (stravovací, ubytovací apod.) – nyní pouze jediný kemp s omezenou kapacitou
- + Možnost zbudování dalšího kempu (stanového) a vedle něho menší lanové centrum s půjčovnou lodí
- + Propagace destinace – zvýšení intenzity cestovního ruchu – lákadlo pro další návštěvníky – návazné investice

Předpokládané celkové finanční dopady

- Zajištění dostatečné plavební hloubky: 60 – 70 mil Kč
- Návazné náklady na úpravu prostor kolem VD: 3 – 7 mil. Kč
 - Stanový kemp s půjčovnou lodí apod.: 1 - 3 mil. Kč
 - Lanové centrum: 2 – 4 mil. Kč
- Návazné náklady na provoz dalších nových aktivit: 1 – 2 mil. Kč
- **Celkové předpokládané náklady na úrovni 64 – 79 mil. Kč**

Vliv na návštěvnost

- V případě realizace všech osmi investičních projektů a všech investic spojených s tímto konkrétním projektem bude pravděpodobně realizováno zvýšení návštěvnosti zóny 4 Jihočeská (nárůst návštěvnosti) z České republiky o cca 15 % a návštěvnosti (nárůst návštěvnosti) ze zahraničí o cca 50 %. V zóně 4 Jihočeská, ve které se plánují realizovat dva z celkového počtu osmi projektů, se projekt Vodní dílo Kořensko na tomto nárůstu návštěvnosti podílí přibližně z 47,5 %.

Vodní dílo Kořensko – závěrečné vyhodnocení

Multikriteriální analýza dopadů realizace projektu – kvantifikovatelné dopady

Kategorie dopadů	Popis kategorie dopadů	Nastavení škály pro hodnocení (nárůst v případě realizace projektu)	Váha kategorie	Kvantifikace dopadů (pouze projekt)	Posouzení dopadů (pouze projekt)	Kvantifikace dopadů (synergie projektů)	Posouzení dopadů (synergie projektů)
Turistická návštěvnost	Realizace projektů zvyšuje atraktivitu regionu a přiláká návštěvníky z České republiky a ze zahraničí. Zvýšení turistické návštěvnosti (počet návštěvodnů) generuje vyšší spotřebu a přispívá do veřejných rozpočtů.	 0-49 tisíc  50-99 tisíc  100-149 tisíc  150-199 tisíc  200+ tisíc	20 %	cca 45 tisíc návštěvodnů		cca 154 tisíc návštěvodnů	
Iniciovaná spotřeba	Iniciovaná spotřeba vypovídá o přílivu finančních prostředků podnikatelům a dalším organizacím v předmětné oblasti. Iniciovaná spotřeba vzniká nákupem produktů a využíváním služeb návštěvníky.	 0-49 mil. Kč  50-99 mil. Kč  100-149 mil. Kč  150-199 mil. Kč  200+ mil. Kč	15 %	cca 53 mil. Kč		cca 180 mil. Kč	
Tržby v multiplikaci	Zvýšení spotřeby v dané oblasti vede k dodatečným investicím a příjmům dalších podnikatelských subjektů, a tím k multiplikaci finančních prostředků iniciovaných zvýšenou spotřebou.	 0-79 mil. Kč  80-159 mil. Kč  160-239 mil. Kč  240-319 mil. Kč  320+ mil. Kč	5 %	cca 106 mil. Kč		cca 361 mil. Kč	
Příjmy pro veřejné rozpočty	Přínos dodatečných finančních prostředků do veřejných rozpočtů prostřednictvím odvádění daní, placení místních a ubytovacích poplatků atd.	 0-19 mil. Kč  20-39 mil. Kč  40-59 mil. Kč  60-79 mil. Kč  80+ mil. Kč	20 %	cca 21 mil. Kč		cca 71 mil. Kč	
Vytvoření pracovních příležitostí	Vzniklá rozšiřující nabídka pracovních příležitostí pro obyvatele předmětné oblasti. Jedná se nejenom o specializované pracovní pozice, ale i o pracovní místa nezbytná k provozu organizace vyžadující nízkou kvalifikaci, a taktéž o sezónní práce i brigády, jelikož se jedná hlavně o provoz v letní sezóně.	 0-49 FTE  50-99 FTE  100-149 FTE  150-199 FTE  200+ FTE	10 %	cca 42 FTE		cca 143 FTE	

Vodní dílo Kořensko – závěrečné vyhodnocení

Multikriteriální analýza dopadů realizace projektu – nekvantifikovatelné dopady

Kategorie dopadů	Popis kategorie dopadů	Nastavení škály pro hodnocení					Váha kategorie	Kvantifikace dopadů (pouze projekt)	Posouzení dopadů (pouze projekt)	Kvantifikace dopadů (synergie projektů)	Posouzení dopadů (synergie projektů)
Vliv na další odvětví	Během realizace projektu se otevírají možnosti investic pro další návazná odvětví – jiné stavební práce, možnosti pro firmy z oblasti dopravy, dodavatele materiálů apod.	 Velmi nízký vliv	 Nízký vliv	 Střední vliv	 Vysoký vliv	 Velmi vysoký vliv	7,5 %	Posouzení na stanovené škále		Posouzení na stanovené škále	
Kvalita života	Díky realizaci nových projektů se snižuje riziko odlivu ekonomicky aktivního obyvatelstva. V návaznosti pak dochází k udržení kvalifikované pracovní síly, což vede ke zvyšování kvality života v předmětné oblasti a regionálnímu rozvoji.	 Velmi nízký vliv	 Nízký vliv	 Střední vliv	 Vysoký vliv	 Velmi vysoký vliv	7,5 %	Posouzení na stanovené škále		Posouzení na stanovené škále	
Vliv na technický pokrok a edukace	Realizovaný projekt jako ukázka nových technologií a inovací. Projekt je tedy edukativním prvkem.	 Velmi nízký vliv	 Nízký vliv	 Střední vliv	 Vysoký vliv	 Velmi vysoký vliv	7,5 %	Posouzení na stanovené škále		Posouzení na stanovené škále	
Příležitosti pro podnikatele	Nové možnosti pro malé a střední podnikatele v různých oblastech. Tyto příležitosti se týkají převážně poskytovatelů doplňkových služeb v oblasti cestovního ruchu.	 Velmi nízký vliv	 Nízký vliv	 Střední vliv	 Vysoký vliv	 Velmi vysoký vliv	7,5 %	Posouzení na stanovené škále		Posouzení na stanovené škále	

Souhrnné vyhodnocení kvantifikovatelných a nekvantifikovatelných přínosů v případě realizace projektu samostatně:

1,78 bodu z 5,00

Souhrnné vyhodnocení kvantifikovatelných a nekvantifikovatelných přínosů v případě realizace projektu v synergii s realizací ostatních projektů:

3,58 bodu z 5,00

Lodní výtah Orlík – posouzení dopadů

Obecná charakteristika projektu

Vodní dílo Orlík je jednou ze dvou stěžejních objektů na vodní cestě řeky Vltavy. Vytváří však v podstatě izolovaný úsek plavby, překonání hráze VD Orlík je dnes možné pouze díky lodnímu výtahu pro sportovní lodě menších rozměrů do 3,5 tuny. Tento výtah je však nedostačující hned z několika hledisek, jako jsou rozměry lodí (max. 8,5 x 3 metry, hmotnost do 3,5 tuny) či samotná bezpečnost přepravy lodí a jejich posádek. V následujících letech má dojít k významné modernizaci výtahu, která zajistí za prvé větší kapacitu přepravených lodí, ale dále i celkové pohodlí, rychlost a bezpečnost přepravy. Tento krok povede k dalšímu rozvoji vodní cesty, okolí hráze VD a bude prvním bodem celkového oživení přepravy lodí přes hráz.

Předpokládané pozitivní dopady

- + Vyšší počet proplutí → vyšší počet návštěvníků a využívání služeb (stravovacích, ubytovacích, kulturních, sportovních, aj.)
- + Možné vystavení přírodního ekologického koupaliště (biotop)
- + Možné vystavení rozhledny fungující i jako vyhlídková plošina pro shlédnutí celé přehrady Orlík s lodním vodním výtahem a budoucím lodním zdvihadlem

Předpokládané celkové finanční dopady

- Rekonstrukce lodního výtahu: 55 – 65 mil. Kč
- Návazné náklady na úpravu prostor kolem VD: 24 – 31 mil. Kč
 - Rozhledna vedle hráze VD Orlík (cca 30 metrů, konstrukce ze dřeva a kovu): 4 – 6 mil. Kč
 - Biotop (přírodní koupaliště) Orlík: 20 – 25 mil. Kč
- Návazné náklady na provoz dalších nových aktivit: 1 – 2 mil. Kč
- **Celkové předpokládané náklady na úrovni 80 – 98 mil. Kč**

Vliv na návštěvnost

- V případě realizace všech osmi investičních projektů a všech investic spojených s tímto konkrétním projektem bude pravděpodobně realizováno zvýšení návštěvnosti zóny 5 Přehradní (nárůst návštěvnosti) z České republiky o cca 9 % a návštěvnosti (nárůst návštěvnosti) ze zahraničí o cca 92,5 %. V zóně 5 přehradní, ve které se plánují realizovat čtyři z celkového počtu osmi projektů, se projekt Lodní výtah Orlík na tomto nárůstu návštěvnosti podílí přibližně z 9 %.

Lodní výtah Orlík – závěrečné vyhodnocení

Multikriteriální analýza dopadů realizace projektu – kvantifikovatelné dopady

Kategorie dopadů	Popis kategorie dopadů	Nastavení škály pro hodnocení (nárůst v případě realizace projektu)	Váha kategorie	Kvantifikace dopadů (pouze projekt)	Posouzení dopadů (pouze projekt)	Kvantifikace dopadů (synergie projektů)	Posouzení dopadů (synergie projektů)
Turistická návštěvnost	Realizace projektů zvyšuje atraktivitu regionu a přiláká návštěvníky z České republiky a ze zahraničí. Zvýšení turistické návštěvnosti (počet návštěvodnů) generuje vyšší spotřebu a přispívá do veřejných rozpočtů.	 0-49 tisíc  50-99 tisíc  100-149 tisíc  150-199 tisíc  200+ tisíc	20 %	cca 57 tisíc návštěvodnů		cca 73 tisíc návštěvodnů	
Iniciovaná spotřeba	Iniciovaná spotřeba vypovídá o přílivu finančních prostředků podnikatelům a dalším organizacím v předmětné oblasti. Iniciovaná spotřeba vzniká nákupem produktů a využíváním služeb návštěvníky.	 0-49 mil. Kč  50-99 mil. Kč  100-149 mil. Kč  150-199 mil. Kč  200+ mil. Kč	15 %	cca 66 mil. Kč		cca 85 mil. Kč	
Tržby v multiplikaci	Zvýšení spotřeby v dané oblasti vede k dodatečným investicím a příjmům dalších podnikatelských subjektů, a tím k multiplikaci finančních prostředků iniciovaných zvýšenou spotřebou.	 0-79 mil. Kč  80-159 mil. Kč  160-239 mil. Kč  240-319 mil. Kč  320+ mil. Kč	5 %	cca 132 mil. Kč		cca 170 mil. Kč	
Příjmy pro veřejné rozpočty	Přínos dodatečných finančních prostředků do veřejných rozpočtů prostřednictvím odvádění daní, placení místních a ubytovacích poplatků atd.	 0-19 mil. Kč  20-39 mil. Kč  40-59 mil. Kč  60-79 mil. Kč  80+ mil. Kč	20 %	cca 27 mil. Kč		cca 34 mil. Kč	
Vytvoření pracovních příležitostí	Vzniklá rozšiřující nabídka pracovních příležitostí pro obyvatele předmětné oblasti. Jedná se nejenom o specializované pracovní pozice, ale i o pracovní místa nezbytná k provozu organizace vyžadující nízkou kvalifikaci, a taktéž o sezónní práce i brigády, jelikož se jedná hlavně o provoz v letní sezóně.	 0-49 FTE  50-99 FTE  100-149 FTE  150-199 FTE  200+ FTE	10 %	cca 63 FTE		cca 81 FTE	

Lodní výtah Orlík – závěrečné vyhodnocení

Multikriteriální analýza dopadů realizace projektu – nekvantifikovatelné dopady

Kategorie dopadů	Popis kategorie dopadů	Nastavení škály pro hodnocení	Váha kategorie	Kvantifikace dopadů (pouze projekt)	Posouzení dopadů (pouze projekt)	Kvantifikace dopadů (synergie projektů)	Posouzení dopadů (synergie projektů)
Vliv na další odvětví	Během realizace projektu se otevírají možnosti investic pro další návazná odvětví – jiné stavební práce, možnosti pro firmy z oblasti dopravy, dodavatele materiálů apod.	 Velmi nízký vliv  Nízký vliv  Střední vliv  Vysoký vliv  Velmi vysoký vliv	7,5 %	Posouzení na stanovené škále		Posouzení na stanovené škále	
Kvalita života	Díky realizaci nových projektů se snižuje riziko odlivu ekonomicky aktivního obyvatelstva. V návaznosti pak dochází k udržení kvalifikované pracovní síly, což vede ke zvyšování kvality života v předmětné oblasti a regionálnímu rozvoji.	 Velmi nízký vliv  Nízký vliv  Střední vliv  Vysoký vliv  Velmi vysoký vliv	7,5 %	Posouzení na stanovené škále		Posouzení na stanovené škále	
Vliv na technický pokrok a edukace	Realizovaný projekt jako ukázka nových technologií a inovací. Projekt je tedy edukativním prvkem.	 Velmi nízký vliv  Nízký vliv  Střední vliv  Vysoký vliv  Velmi vysoký vliv	7,5 %	Posouzení na stanovené škále		Posouzení na stanovené škále	
Příležitosti pro podnikatele	Nové možnosti pro malé a střední podnikatele v různých oblastech. Tyto příležitosti se týkají převážně poskytovatelů doplňkových služeb v oblasti cestovního ruchu.	 Velmi nízký vliv  Nízký vliv  Střední vliv  Vysoký vliv  Velmi vysoký vliv	7,5 %	Posouzení na stanovené škále		Posouzení na stanovené škále	

Souhrnné vyhodnocení kvantifikovatelných a nekvantifikovatelných přínosů v případě realizace projektu samostatně:

2,15 bodu z 5,00

Souhrnné vyhodnocení kvantifikovatelných a nekvantifikovatelných přínosů v případě realizace projektu v synergii s realizací ostatních projektů:

2,35 bodu z 5,00

Lodní zdvihadlo Orlík – posouzení dopadů

Obecná charakteristika projektu

Vodní dílo Orlík (přehrada) se nalézá v 144,6 ř. km a tvoří spolu s VD Slapy nejdůležitější objekty na vodní cestě. Přeprava plavidel na tomto zásadním dopravním bodu je však velmi omezena, funguje zde pouze lodní výtah pro sportovní lodě → řešením je vystavění lodního zdvihadla, které bude realizováno na původních vystavěných základních drahách pro zdvihadlo, které bylo v plánu výstavby již od 50. let, ale nebylo nikdy dokončeno. Po realizaci projektu se otevře cesta tzv. velké plavbě (i pro lodě hotelového typu). Tímto zdvihadlem dojde k napojení Slapské zdrže na zdrž Orlickou → souvislé splavnění vodní cesty od hráze VD Slapy až po České Budějovice. Tento projekt přinese otevření vodní cesty dnes limitované rekreací a cestovnímu ruchu.

Předpokládané pozitivní dopady

- + Samotné lodní zdvihadlo jako další technologicky atraktivní stavba → propagace destinace – zvýšení intenzity cestovního ruchu – lákadlo pro další návštěvníky – návazné investice
- + Vyšší počet proplutí → vyšší počet návštěvníků a využívání služeb (stravovacích, ubytovacích, kulturních, sportovních, aj.)
- + Možné vystavění přírodního ekologického koupaliště
- + Možné vystavění rozhledny fungující i jako vyhlídková plošina pro shlédnutí celé přehrady Orlík s lodním zdvihadlem a vodním výtahem

Předpokládané celkové finanční dopady

- Vybudování samotného vodního zdvihadla na stávajícím žlabu: cca 0,9 – 1,1 mld. Kč
 - Návazné náklady na úpravu prostor kolem VD – započteno již u projektu modernizace lodního výtahu Orlík
 - Rozhledna vedle hráze VD Orlík (cca 30 metrů, konstrukce ze dřeva a kovu)
 - Biotop (přírodní koupaliště) Orlík
 - Návazné náklady na provoz dalších nových aktivit
- **Celkové předpokládané náklady na úrovni 0,9 – 1,1 mld. Kč**

Vliv na návštěvnost

- V případě realizace všech osmi investičních projektů a všech investic spojených s tímto konkrétním projektem bude pravděpodobně realizováno zvýšení návštěvnosti zóny 5 Přehradní (nárůst návštěvodnů) z České republiky o cca 9 % a návštěvnosti (nárůst návštěvodnů) ze zahraničí o cca 92,5 %. V zóně 5 přehradní, ve které se plánují realizovat čtyři z celkového počtu osmi projektů, se projekt Lodní výtah Orlík na tomto nárůstu návštěvnosti podílí přibližně z 37,5 %.

Lodní zdvihadlo Orlík – závěrečné vyhodnocení

Multikriteriální analýza dopadů realizace projektu – kvantifikovatelné dopady

Kategorie dopadů	Popis kategorie dopadů	Nastavení škály pro hodnocení (nárůst v případě realizace projektu)	Váha kategorie	Kvantifikace dopadů (pouze projekt)	Posouzení dopadů (pouze projekt)	Kvantifikace dopadů (synergie projektů)	Posouzení dopadů (synergie projektů)
Turistická návštěvnost	Realizace projektů zvyšuje atraktivitu regionu a přiláká návštěvníky z České republiky a ze zahraničí. Zvýšení turistické návštěvnosti (počet návštěvodnů) generuje vyšší spotřebu a přispívá do veřejných rozpočtů.	 0-49 tisíc  50-99 tisíc  100-149 tisíc  150-199 tisíc  200+ tisíc	20 %	cca 122 tisíc návštěvodnů		cca 304 tisíc návštěvodnů	
Iniciovaná spotřeba	Iniciovaná spotřeba vypovídá o přílivu finančních prostředků podnikatelům a dalším organizacím v předmětné oblasti. Iniciovaná spotřeba vzniká nákupem produktů a využíváním služeb návštěvníky.	 0-49 mil. Kč  50-99 mil. Kč  100-149 mil. Kč  150-199 mil. Kč  200+ mil. Kč	15 %	cca 141 mil. Kč		cca 352 mil. Kč	
Tržby v multiplikaci	Zvýšení spotřeby v dané oblasti vede k dodatečným investicím a příjmům dalších podnikatelských subjektů, a tím k multiplikaci finančních prostředků iniciovaných zvýšenou spotřebou.	 0-79 mil. Kč  80-159 mil. Kč  160-239 mil. Kč  240-319 mil. Kč  320+ mil. Kč	5 %	cca 283 mil. Kč		cca 709 mil. Kč	
Příjmy pro veřejné rozpočty	Přínos dodatečných finančních prostředků do veřejných rozpočtů prostřednictvím odvádění daní, placení místních a ubytovacích poplatků atd.	 0-19 mil. Kč  20-39 mil. Kč  40-59 mil. Kč  60-79 mil. Kč  80+ mil. Kč	20 %	cca 57 mil. Kč		cca 142 mil. Kč	
Vytvoření pracovních příležitostí	Vzniklá rozšiřující nabídka pracovních příležitostí pro obyvatele předmětné oblasti. Jedná se nejenom o specializované pracovní pozice, ale i o pracovní místa nezbytná k provozu organizace vyžadující nízkou kvalifikaci, a taktéž o sezónní práce i brigády, jelikož se jedná hlavně o provoz v letní sezóně.	 0-49 FTE  50-99 FTE  100-149 FTE  150-199 FTE  200+ FTE	10 %	cca 135 FTE		cca 338 FTE	

Lodní zdvihadlo Orlík – závěrečné vyhodnocení

Multikriteriální analýza dopadů realizace projektu – nekvantifikovatelné dopady

Kategorie dopadů	Popis kategorie dopadů	Nastavení škály pro hodnocení					Váha kategorie	Kvantifikace dopadů (pouze projekt)	Posouzení dopadů (pouze projekt)	Kvantifikace dopadů (synergie projektů)	Posouzení dopadů (synergie projektů)
Vliv na další odvětví	Během realizace projektu se otevírají možnosti investic pro další návazná odvětví – jiné stavební práce, možnosti pro firmy z oblasti dopravy, dodavatele materiálů apod.	 Velmi nízký vliv	 Nízký vliv	 Střední vliv	 Vysoký vliv	 Velmi vysoký vliv	7,5 %	Posouzení na stanovené škále		Posouzení na stanovené škále	
Kvalita života	Díky realizaci nových projektů se snižuje riziko odlivu ekonomicky aktivního obyvatelstva. V návaznosti pak dochází k udržení kvalifikované pracovní síly, což vede ke zvyšování kvality života v předmětné oblasti a regionálnímu rozvoji.	 Velmi nízký vliv	 Nízký vliv	 Střední vliv	 Vysoký vliv	 Velmi vysoký vliv	7,5 %	Posouzení na stanovené škále		Posouzení na stanovené škále	
Vliv na technický pokrok a edukace	Realizovaný projekt jako ukázka nových technologií a inovací. Projekt je tedy edukativním prvkem.	 Velmi nízký vliv	 Nízký vliv	 Střední vliv	 Vysoký vliv	 Velmi vysoký vliv	7,5 %	Posouzení na stanovené škále		Posouzení na stanovené škále	
Příležitosti pro podnikatele	Nové možnosti pro malé a střední podnikatele v různých oblastech. Tyto příležitosti se týkají převážně poskytovatelů doplňkových služeb v oblasti cestovního ruchu.	 Velmi nízký vliv	 Nízký vliv	 Střední vliv	 Vysoký vliv	 Velmi vysoký vliv	7,5 %	Posouzení na stanovené škále		Posouzení na stanovené škále	

Souhrnné vyhodnocení kvantifikovatelných a nekvantifikovatelných přínosů v případě realizace projektu samostatně:

3,50 bodu z 5,00

Souhrnné vyhodnocení kvantifikovatelných a nekvantifikovatelných přínosů v případě realizace projektu v synergii s realizací ostatních projektů:

5,00 bodu z 5,00

Rozšířená plavební komora – posouzení dopadů

Obecná charakteristika projektu

VD Kamýk se nalézá v 134,7 říčních kilometrech a jeho součástí je plavební komora při pravé břehu Vltavy. Tato komora je však dalším objektem, který je překážkou pro proplutí větších lodí (max. délka lodí, které mohou proplout komorou, je do 35 m, šířka do 6 m a váha do 300 tun) → aby byly po celé délce vodní cesty nastaveny stejné podmínky proplutí, je nutné tuto existující plavební komoru rozšířit, čímž dojde ke srovnání parametrů proplutí jako na dalších plánovaných projektech (např. zdvihadla na VD Orlík a VD Slapy). Tuto komoru je nutné upravit pro lodě o délce do 45 m. Dnes je vedle komory kolejová dráha, která je schopna převézt malá sportovní plavidla. Tyto prozatímní řešení však nesplňují vysoké nároky na intenzitu plavby, která zde už nyní (a to ještě bez realizace největších projektů), existuje.

Předpokládané pozitivní dopady

- Nová možnost proplutí i větších lodí díky rozšíření komory → nárůst počtu návštěvníků v lokalitě → vyšší potřeba služeb (stravovacích, ubytovacích apod.)
- Propagace destinace – zvýšení intenzity cestovního ruchu – lákadlo pro další návštěvníky – návazné investice
- Návrh na vybudování kotviště v blízkosti komory s 10 místy pro stání s možností rozšíření na 15 - 20 (SUDOP)

Předpokládané celkové finanční dopady

- Rozšíření plavební komory: 130 – 170 mil. Kč
- Návazné náklady na úpravu prostor kolem komory: 10 – 15 mil. Kč
 - Vybudování nového přístaviště minimálně o 10 místech
- Návazné náklady na provoz dalších nových aktivit: 1 – 2 mil. Kč
- **Celkové předpokládané náklady na úrovni 141 – 187 mil. Kč**

Vliv na návštěvnost

- V případě realizace všech osmi investičních projektů a všech investic spojených s tímto konkrétním projektem bude pravděpodobně realizováno zvýšení návštěvnosti zóny 5 Přehradní (nárůst návštěvnosti z České republiky o cca 9 % a návštěvnosti (nárůst návštěvnosti) ze zahraničí o cca 92,5 %. V zóně 5 přehradní, ve které se plánují realizovat čtyři z celkového počtu osmi projektů, se projekt Lodní výtah Orlík na tomto nárůstu návštěvnosti podílí přibližně z 11 %.

Rozšířená plavební komora – závěrečné vyhodnocení

Multikriteriální analýza dopadů realizace projektu – kvantifikovatelné dopady											
Kategorie dopadů	Popis kategorie dopadů	Nastavení škály pro hodnocení (nárůst v případě realizace projektu)					Váha kategorie	Kvantifikace dopadů (pouze projekt)	Posouzení dopadů (pouze projekt)	Kvantifikace dopadů (synergie projektů)	Posouzení dopadů (synergie projektů)
Turistická návštěvnost	Realizace projektů zvyšuje atraktivitu regionu a přiláká návštěvníky z České republiky a ze zahraničí. Zvýšení turistické návštěvnosti (počet návštěvodnů) generuje vyšší spotřebu a přispívá do veřejných rozpočtů.	 0-49 tisíc	 50-99 tisíc	 100-149 tisíc	 150-199 tisíc	 200+ tisíc	20 %	cca 65 tisíc návštěvodnů		cca 89 tisíc návštěvodnů	
Iniciovaná spotřeba	Iniciovaná spotřeba vypovídá o přílivu finančních prostředků podnikatelům a dalším organizacím v předmětné oblasti. Iniciovaná spotřeba vzniká nákupem produktů a využíváním služeb návštěvníky.	 0-49 mil. Kč	 50-99 mil. Kč	 100-149 mil. Kč	 150-199 mil. Kč	 200+ mil. Kč	15 %	cca 75 mil. Kč		cca 103 mil. Kč	
Tržby v multiplikaci	Zvýšení spotřeby v dané oblasti vede k dodatečným investicím a příjmům dalších podnikatelských subjektů, a tím k multiplikaci finančních prostředků iniciovaných zvýšenou spotřebou.	 0-79 mil. Kč	 80-159 mil. Kč	 160-239 mil. Kč	 240-319 mil. Kč	 320+ mil. Kč	5 %	cca 151 mil. Kč		cca 208 mil. Kč	
Příjmy pro veřejné rozpočty	Přínos dodatečných finanční prostředků do veřejných rozpočtů prostřednictvím odvádění daní, placení místních a ubytovacích poplatků atd.	 0-19 mil. Kč	 20-39 mil. Kč	 40-59 mil. Kč	 60-79 mil. Kč	 80+ mil. Kč	20 %	cca 30 mil. Kč		cca 42 mil. Kč	
Vytvoření pracovních příležitostí	Vzniklá rozšiřující nabídka pracovních příležitostí pro obyvatele předmětné oblasti. Jedná se nejenom o specializované pracovní pozice, ale i o pracovní místa nezbytná k provozu organizace vyžadující nízkou kvalifikaci, a taktéž o sezónní práce i brigády, jelikož se jedná hlavně o provoz v letní sezóně.	 0-49 FTE	 50-99 FTE	 100-149 FTE	 150-199 FTE	 200+ FTE	10 %	cca 72 FTE		cca 99 FTE	

Rozšířená plavební komora – závěrečné vyhodnocení

Multikriteriální analýza dopadů realizace projektu – nekvantifikovatelné dopady

Kategorie dopadů	Popis kategorie dopadů	Nastavení škály pro hodnocení					Váha kategorie	Kvantifikace dopadů (pouze projekt)	Posouzení dopadů (pouze projekt)	Kvantifikace dopadů (synergie projektů)	Posouzení dopadů (synergie projektů)
Vliv na další odvětví	Během realizace projektu se otevírají možnosti investic pro další návazná odvětví – jiné stavební práce, možnosti pro firmy z oblasti dopravy, dodavatele materiálů apod.	 Velmi nízký vliv	 Nízký vliv	 Střední vliv	 Vysoký vliv	 Velmi vysoký vliv	7,5 %	Posouzení na stanovené škále		Posouzení na stanovené škále	
Kvalita života	Díky realizaci nových projektů se snižuje riziko odlivu ekonomicky aktivního obyvatelstva. V návaznosti pak dochází k udržení kvalifikované pracovní síly, což vede ke zvyšování kvality života v předmětné oblasti a regionálnímu rozvoji.	 Velmi nízký vliv	 Nízký vliv	 Střední vliv	 Vysoký vliv	 Velmi vysoký vliv	7,5 %	Posouzení na stanovené škále		Posouzení na stanovené škále	
Vliv na technický pokrok a edukace	Realizovaný projekt jako ukázka nových technologií a inovací. Projekt je tedy edukativním prvkem.	 Velmi nízký vliv	 Nízký vliv	 Střední vliv	 Vysoký vliv	 Velmi vysoký vliv	7,5 %	Posouzení na stanovené škále		Posouzení na stanovené škále	
Příležitosti pro podnikatele	Nové možnosti pro malé a střední podnikatele v různých oblastech. Tyto příležitosti se týkají převážně poskytovatelů doplňkových služeb v oblasti cestovního ruchu.	 Velmi nízký vliv	 Nízký vliv	 Střední vliv	 Vysoký vliv	 Velmi vysoký vliv	7,5 %	Posouzení na stanovené škále		Posouzení na stanovené škále	

Souhrnné vyhodnocení kvantifikovatelných a nekvantifikovatelných přínosů v případě realizace projektu samostatně:

2,23 bodu z 5,00

Souhrnné vyhodnocení kvantifikovatelných a nekvantifikovatelných přínosů v případě realizace projektu v synergii s realizací ostatních projektů:

2,78 bodu z 5,00

Lodní zdvihadlo Slapy – posouzení dopadů

Obecná charakteristika projektu

Vodní dílo Slapy je vystavěno v 91,7 říčních kilometrech a je druhou nejzásadnější infrastrukturní stavbou na vodní cestě spolu s VD Orlik. Je zde však stejný problém jako na Orlíku - přehrada je bohužel pro větší lodě nepřekonatelná, dnes se dá překonat pouze díky provizornímu řešení ve formě lodního vleku taženého traktorem pro lodě do 8,5 m délky, 2,6 m šířky a do výtlaku do 3,5 tuny. Řešení je podobné jako na Orlíku → vybudování lodního zdvihadla, které by otevřelo vodní cestu pro lodě do délky 45 m (44 m max). Po realizaci lodního zdvihadla bude vyřešen další blok v celkovém splavnění vodní cesty a rozvoji nejen oblasti vodní nádrže Slapy, ale po celé délce vodní cesty Vltavy s novými možnostmi plavby.

Předpokládané pozitivní dopady

- Samotné lodní zdvihadlo jako další technologicky atraktivní stavba → propagace destinace – zvýšení intenzity cestovního ruchu – lákadlo pro další návštěvníky – návazné investice
- Vyšší počet proplutí → vyšší počet návštěvníků a využívání služeb (stravovacích, ubytovacích, kulturních, sportovních, aj.)
- Možné vystavění přírodního zábavního parku
- Možné vystavění rozhledny fungující jako vyhlídková plošina pro shlédnutí celé přehrady Slapy s lodním zdvihadlem

Předpokládané celkové finanční dopady

- Vybudování lodního zdvihadla: 2,3 – 2,7 mld. Kč
- Návazné náklady na úpravu prostor kolem komory: 64 – 81 mil. Kč
 - Rozhledna vedle hráze VD Slapy (cca 30 metrů, konstrukce ze dřeva a kovu): 4 – 6 mil. Kč
 - Vybudování přírodního zábavního parku: 40 – 50 mil. Kč
- Návazné náklady na provoz dalších nových aktivit: 1 – 2 mil. Kč
- **Celkové předpokládané náklady na úrovni 2,4 – 2,9 mld. Kč**

Vliv na návštěvnost

- V případě realizace všech osmi investičních projektů a všech investic spojených s tímto konkrétním projektem bude pravděpodobně realizováno zvýšení návštěvnosti zóny 5 Přehradní (nárůst návštěvnosti) z České republiky o cca 9 % a návštěvnosti (nárůst návštěvnosti) ze zahraničí o cca 92,5 %. V zóně 5 přehradní, ve které se plánují realizovat čtyři z celkového počtu osmi projektů, se projekt Lodní výtah Orlik na tomto nárůstu návštěvnosti podílí přibližně z 42,5 %.

Lodní zdvihadlo Slapy – závěrečné vyhodnocení

Multikriteriální analýza dopadů realizace projektu – kvantifikovatelné dopady

Kategorie dopadů	Popis kategorie dopadů	Nastavení škály pro hodnocení (nárůst v případě realizace projektu)	Váha kategorie	Kvantifikace dopadů (pouze projekt)	Posouzení dopadů (pouze projekt)	Kvantifikace dopadů (synergie projektů)	Posouzení dopadů (synergie projektů)
Turistická návštěvnost	Realizace projektů zvyšuje atraktivitu regionu a přiláká návštěvníky z České republiky a ze zahraničí. Zvýšení turistické návštěvnosti (počet návštěvodnů) generuje vyšší spotřebu a přispívá do veřejných rozpočtů.	 0-49 tisíc  50-99 tisíc  100-149 tisíc  150-199 tisíc  200+ tisíc	20 %	cca 162 tisíc návštěvodnů		cca 345 tisíc návštěvodnů	
Iniciovaná spotřeba	Iniciovaná spotřeba vypovídá o přílivu finančních prostředků podnikatelům a dalším organizacím v předmětné oblasti. Iniciovaná spotřeba vzniká nákupem produktů a využíváním služeb návštěvníky.	 0-49 mil. Kč  50-99 mil. Kč  100-149 mil. Kč  150-199 mil. Kč  200+ mil. Kč	15 %	cca 188 mil. Kč		cca 399 mil. Kč	
Tržby v multiplikaci	Zvýšení spotřeby v dané oblasti vede k dodatečným investicím a příjmům dalších podnikatelských subjektů, a tím k multiplikaci finančních prostředků iniciovaných zvýšenou spotřebou.	 0-79 mil. Kč  80-159 mil. Kč  160-239 mil. Kč  240-319 mil. Kč  320+ mil. Kč	5 %	cca 378 mil. Kč		cca 803 mil. Kč	
Příjmy pro veřejné rozpočty	Přínos dodatečných finančních prostředků do veřejných rozpočtů prostřednictvím odvádění daní, placení místních a ubytovacích poplatků atd.	 0-19 mil. Kč  20-39 mil. Kč  40-59 mil. Kč  60-79 mil. Kč  80+ mil. Kč	20 %	cca 76 mil. Kč		cca 161 mil. Kč	
Vytvoření pracovních příležitostí	Vzniklá rozšiřující nabídka pracovních příležitostí pro obyvatele předmětné oblasti. Jedná se nejenom o specializované pracovní pozice, ale i o pracovní místa nezbytná k provozu organizace vyžadující nízkou kvalifikaci, a taktéž o sezónní práce i brigády, jelikož se jedná hlavně o provoz v letní sezóně.	 0-49 FTE  50-99 FTE  100-149 FTE  150-199 FTE  200+ FTE	10 %	cca 180 FTE		cca 383 FTE	

Lodní zdvihadlo Slapy – závěrečné vyhodnocení

Multikriteriální analýza dopadů realizace projektu – nekvantifikovatelné dopady

Kategorie dopadů	Popis kategorie dopadů	Nastavení škály pro hodnocení					Váha kategorie	Kvantifikace dopadů (pouze projekt)	Posouzení dopadů (pouze projekt)	Kvantifikace dopadů (synergie projektů)	Posouzení dopadů (synergie projektů)
Vliv na další odvětví	Během realizace projektu se otevírají možnosti investic pro další návazná odvětví – jiné stavební práce, možnosti pro firmy z oblasti dopravy, dodavatele materiálů apod.	 Velmi nízký vliv	 Nízký vliv	 Střední vliv	 Vysoký vliv	 Velmi vysoký vliv	7,5 %	Posouzení na stanovené škále		Posouzení na stanovené škále	
Kvalita života	Díky realizaci nových projektů se snižuje riziko odlivu ekonomicky aktivního obyvatelstva. V návaznosti pak dochází k udržení kvalifikované pracovní síly, což vede ke zvyšování kvality života v předmětné oblasti a regionálnímu rozvoji.	 Velmi nízký vliv	 Nízký vliv	 Střední vliv	 Vysoký vliv	 Velmi vysoký vliv	7,5 %	Posouzení na stanovené škále		Posouzení na stanovené škále	
Vliv na technický pokrok a edukace	Realizovaný projekt jako ukázka nových technologií a inovací. Projekt je tedy edukativním prvkem.	 Velmi nízký vliv	 Nízký vliv	 Střední vliv	 Vysoký vliv	 Velmi vysoký vliv	7,5 %	Posouzení na stanovené škále		Posouzení na stanovené škále	
Příležitosti pro podnikatele	Nové možnosti pro malé a střední podnikatele v různých oblastech. Tyto příležitosti se týkají převážně poskytovatelů doplňkových služeb v oblasti cestovního ruchu.	 Velmi nízký vliv	 Nízký vliv	 Střední vliv	 Vysoký vliv	 Velmi vysoký vliv	7,5 %	Posouzení na stanovené škále		Posouzení na stanovené škále	

Souhrnné vyhodnocení kvantifikovatelných a nekvantifikovatelných přínosů v případě realizace projektu samostatně:

4,20 bodu z 5,00

Souhrnné vyhodnocení kvantifikovatelných a nekvantifikovatelných přínosů v případě realizace projektu v synergii s realizací ostatních projektů:

5,00 bodu z 5,00

Rámcová analýza nákladů a přínosů CBA

Metodika – rámcová CBA

Hodnocení celkových dopadů projektu **rámcově vychází z Rezortní metodiky** pro hodnocení ekonomické efektivity projektů dopravních staveb vydanou Ministerstvem dopravy pro období 2014-2020 (verze 2017-02, dále jen “Metodika”). Pro posouzení celkových dopadů byla zvolena analýza nákladů a přínosů, dále jen **CBA** (cost-benefit analysis). CBA je založena na srovnání varianty zahrnující hodnocenou investici s variantou bez této investice, jedná se o tzv. **přírůstkovou metodu**.

Přírůstkovou metodu lze vyjádřit následujícím vzorcem, kde *I – varianta s hodnocenou investicí; B – varianta bez hodnocené investice:

Celkový dopad projektu =

Zdroj: Metodika

[výnosy projektu (I) – výnosy (B)] – [náklady projektu (I) – náklady (B)]

Metodika pro hodnocení CBA stanovuje čtyři části, jejichž použití v rámci této analýzy popisuje následující tabulka. Konkrétní způsoby výpočtu jsou uvedeny dále v analýze u jednotlivých částí.

Část CBA	Stručný popis	Vstupní data	Výstupní ukazatele
Přepravní prognóza	Přepravní prognóza popisuje stávající a modeluje výhledové přepravní vztahy v území ovlivněném realizací hodnoceného projektu.	- statistické údaje o stávající dopravní vytíženosti - příjmy z provozu - segmentace nákladní dopravy	- nárůst počtu rekreantů - výdaje rekreantů - dopravní model nákladní dopravy
Finanční analýza	Analyzuje náklady/výnosy z pohledu vlastníka, resp. provozovatele infrastruktury. Cílem je posoudit konsolidovanou ziskovost projektu, ziskovost pro vlastníka, finanční udržitelnost a popsat peněžní toky.	- investiční náklady - náklady na výměnu vybavení - provozní náklady - příjmy - zdroje financování	FNPV (finanční čistá současná hodnota), FRR (finanční vnitřní výnosové procento).
Ekonomická analýza	Ekonomická analýza posuzuje přispění projektu k ekonomickému (celospolečenskému) blahobytu regionu. Provádí se na základě hodnocení vlivu projektu na jednotlivé dotčené subjekty v rámci zájmového území projektu a rozšiřuje tak výsledky finanční analýzy.	- investiční a provozní náklady (převedeny na ekonomické ceny) - přímé přínosy projektu (zvýšení kvality života, prevence nehod) - externality (typicky dopady na životní prostředí)	ENPV (ekonomická čistá současná hodnota) ERR (ekonomické vnitřní výnosové procento) B/C (poměr přínosů a nákladů)
Analýza citlivosti a rizik	Tato část zpravidla sestává ze tří kroků - analýza citlivosti, kvantitativní a kvalitativní analýza rizik.	Vzhledem k nedostatečné přesnosti vstupních dat není zpracována analýza citlivosti a rizik.	

Rámcová analýza nákladů a přínosů CBA:

Přepravní prognóza

Přepравní prognóza

Osobní a rekreační plavba

Přepравní prognóza pro osobní a rekreační plavbu je jedním z výstupů (marketingové) analýzy dopadů projektu v předchozí části dokumentu. Vstupní data byla získána geolokační metodou sledování návštěvníků a jejich chování na území, které je projektem ovlivněno. Do ekonomického hodnocení vstupují hodnoty středního odhadu nárůstu počtu rekreatantů (nejedná se pouze o rekreaty přímo provozující osobní či rekreační plavbu, ale i o další skupiny rekreatantů, které dané oblasti navštíví v návaznosti na realizaci projektů).

	Zóna 3	Zóna 4	Zóna 5	CELKEM
	Budějovická	Jihočeská	Přehradní	
Počet návštěvodní v období 1. 4. 2018 – 31. 10. 2018	2 772 688	1 856 784	4 638 694	9 268 166
Očekávaný roční nárůst návštěvodní	+485 220	+324 937	+811 771	+1 621 928
Spotřeba	2,15 mld. Kč	1,18 mld. Kč	2,93 mld. Kč	2,15 mld. Kč
Tržby v multiplikaci	4,34 mld. Kč	2,38 mld. Kč	5,91 mld. Kč	4,34 mld. Kč
Příjmy pro veř. rozpočty	0,88 mld. Kč	0,48 mld. Kč	1,20 mld. Kč	0,88 mld. Kč
Vliv na zaměstnanost (FTE)	2,1 tis.	1,1 tis.	2,8 tis.	2,1 tis.

Očekávaný nárůst návštěvodní
v celém sledovaném území

Související nárůst tržeb

Nákladní plavba

Nákladní plavba je v území zasaženém projektem zanedbatelná, v projektu s ní není kalkulováno.

Rámcová analýza nákladů a přínosů CBA:

Finanční analýza (rámcová)

Metodika – finanční analýza (rámcová)

Finanční analýza je základním kamenem hodnocení CBA. Cílem finanční analýzy je určit, analyzovat a interpretovat všechny finanční důsledky projektu, které mohou být významné pro investiční a finanční rozhodnutí. Vzhledem k tomu, že CBA předpokládá využití přírůstkové metody, zahrnuje finanční analýza pouze přírůstkové peněžní toky vzniklé v souvislosti s projektem. Ty se započítají jako diferenční finanční tok (rozdíl mezi peněžními toky projektové a bezprojektové varianty). V analýze jsou zohledněny pouze peněžní příjmy a výdaje. Odpisy, rezervy, nepředvídané potřeby finanční nebo technické povahy a další účetní položky, které neodpovídají skutečným tokům, se neberou v úvahu.

Vzhledem k dostupným údajům je finanční analýza pouze rámcová a pracuje se souhrnnými hodnotami či hrubými odhady.

Vstupní data

- **investiční náklady**

Údaje o investičních nákladech jsou souhrnné za všechny projekty, uvažována je vždy střední hodnota intervalu odhadu nákladů.

- **náklady na výměnu vybavení**

Předpokládaná životnost staveb je minimálně 30 let. Po tuto dobu se neočekávají nové investice, výměny či generální opravy, reinvestice jsou tedy v nulové výši.

- **provozní náklady**

Provozní náklady jsou stanoveny hrubým odhadem vzhledem k náročnosti provozu jednotlivých podprojektů.

- **příjmy**

Projekt negeneruje finanční příjmy.

- **zdroje financování**

Zdrojem financování je veřejné spolufinancování, předpokládá se příspěvek ze SFDI.

Výstupní ukazatele

- **FNPV** (finanční čistá současná hodnota)

Finanční čistá současná hodnota investice je definována jako částka, která se stanoví odečtením očekávaných diskontovaných investičních a provozních nákladů projektu od diskontované hodnoty očekávaných příjmů:

$$FNPV(C) = \sum_{t=0}^n a_t S_t = \frac{S_0}{(1+i)^0} + \frac{S_1}{(1+i)^1} + \dots + \frac{S_n}{(1+i)^n}$$

kde: S_t je bilance peněžního toku v čase t , a_t je zvolený finanční diskontní faktor pro diskontování v čase t a i je finanční diskontní sazba.

- **FRR** (finanční vnitřní výnosové procento)

Finanční vnitřní výnosové procento investice se definuje jako diskontní sazba, jejímž výsledkem je nulová FNPV. Výsledkem je bezrozměrné číslo:

kde S_t je zůstatek hotovosti v čase t .

$$0 = \sum_{t=0}^n \frac{S_t}{(1+FRR)^t}$$

Závěr rámcové finanční analýzy - interpretace

Ukazatele FNPV(C) a FRR(C) slouží jako pomůcka k vyhodnocení finanční výhodnosti investice, případně k porovnání výhodnosti více variant. Jejich výpočet zohledňuje přímé náklady (investiční i provozní) a finanční příjmy plynoucí z realizace projektu.

Popis výsledkové tabulky

10.1.	Kalkulace finančního vnitřního výnosového procenta	
a		Celkem
	Celkové přírůstkové provozní příjmy	v Kč
	Celkové výnosy	v Kč
	Celkové přírůstkové provozní náklady infrastruktury	v Kč
	Celkové přírůstkové provozní náklady vozidel	v Kč
	Celkové invest. náklady bez rezervy	v Kč
	Zůstatková hodnota (záporná)	v Kč
	Celkové náklady	v Kč
	Cash Flow	v Kč
	Diskontní sazba	4%
	Diskontované cash flow	v Kč

“Přírůstková” hodnota znamená, že byla porovnána varianta 0 (bez investice) a varianta I (s investicí).

Diskontní sazba je dána Metodikou.

Interpretace výsledků

FRR - vnitřní výnosové procento zjednodušeně řečeno říká, kolik procent na hodnoceném projektu vyděláme, pokud zvážíme časovou hodnotu peněz. Jedná se tedy o ukazatel návratnosti investice, který zohledňuje diskontované cashflow. Je-li FRR nižší než použitá diskontní sazba, pak vytvořené příjmy nepokryjí náklady a projekt vyžaduje spolufinancování.

FRR

**Diskontní
sazba 4 %**

příjmy nepokryjí náklady

příjmy pokryjí náklady

FNPV - čistá současná hodnota investice je ukazatel, který zjednodušeně řečeno udává, kolik peněz daný projekt přinese nebo odebere za zvolenou dobu životnosti projektu. Jedná se tedy o ukazatel, který zohledňuje pouze budoucí cashflow. Je-li FNPV(C) záporná, pak vytvořené příjmy nepokryjí náklady a projekt vyžaduje spolufinancování.

FNP

0 Kč

příjmy nepokryjí náklady

příjmy pokryjí náklady

FNPV udává, jak se investice zhodnotí v absolutní částce, FRR udává, jak se investice zhodnotí relativně.

Závěr rámcové finanční analýzy - I.

Následující tabulka rámcově doplňuje tabulku CBA (část I0, finanční analýza) přílohy Rezortní metodiky pro hodnocení ekonomické efektivity projektů dopravních staveb. Celá rámcová analýza CBA tvoří přílohu tohoto dokumentu.

10.1.	Kalkulace finančního vnitřního výnosového procenta		2019	2020	2021	2022	2023	2024
a		Celkem						
	Celkové přírůstkové provozní příjmy	0	0	0	0	0	0	0
	Celkové výnosy	0	0	0	0	0	0	0
	Celkové přírůstkové provozní náklady infrastruktury	338,299,290	0	0	0	1,100,000	2,600,000	2,600,000
	Celkové přírůstkové provozní náklady vozidel	0	0	0	0	0	0	0
	Celkové invest. náklady bez rezervy	4,647,875,000	22,650,000	249,841,667	266,891,667	630,966,667	623,050,000	707,950,000
	Zůstatková hodnota (záporná)	0	0	0	0	0	0	0
	Celkové náklady	4,986,174,290	22,650,000	249,841,667	266,891,667	632,066,667	625,650,000	710,550,000
	Cash Flow		-22,650,000	-249,841,667	-266,891,667	-632,066,667	-625,650,000	-710,550,000
	Diskontní sazba	4%	1.00	0.96	0.92	0.89	0.85	0.82
	Diskontované cash flow	-3,966,368,164	-22,650,000	-240,232,372	-246,756,349	-561,904,965	-534,808,242	-584,020,306

Závěr rámcové finanční analýzy - II.

Následující tabulka rámcově doplňuje tabulku CBA (část I0, finanční analýza) přílohy Rezortní metodiky pro hodnocení ekonomické efektivnosti projektů dopravních staveb. Celá rámcová analýza CBA tvoří přílohu tohoto dokumentu.

10.1.	Kalkulace finančního vnitřního výnosového procenta		2025	2026	2027	2028	2029	2030
a		Celkem						
	Celkové přírůstkové provozní příjmy	0	0	0	0	0	0	0
	Celkové výnosy	0	0	0	0	0	0	0
	Celkové přírůstkové provozní náklady infrastruktury	338,299,290	2,600,000	7,600,000	11,100,785	11,100,785	14,979,886	14,979,886
	Celkové přírůstkové provozní náklady vozidel	0	0	0	0	0	0	0
	Celkové invest. náklady bez rezervy	4,647,875,000	912,950,000	366,700,000	285,000,000	285,000,000	296,875,000	0
	Zůstatková hodnota (záporná)	0	0	0	0	0	0	0
	Celkové náklady	4,986,174,290	915,550,000	374,300,000	296,100,785	296,100,785	311,854,886	14,979,886
	Cash Flow		-915,550,000	-374,300,000	-296,100,785	-296,100,785	-311,854,886	-14,979,886
	Diskontní sazba	4%	0.79	0.76	0.73	0.70	0.68	0.65
	Diskontované cash flow	-3,966,368,164	-723,572,464	-284,437,237	-216,357,943	-208,036,484	-210,677,987	-9,730,648

Závěr rámcové finanční analýzy - III.

Následující tabulka rámcově doplňuje tabulku CBA (část I0, finanční analýza) přílohy Rezortní metodiky pro hodnocení ekonomické efektivnosti projektů dopravních staveb. Celá rámcová analýza CBA tvoří přílohu tohoto dokumentu.

10.1.	Kalkulace finančního vnitřního výnosového procenta		2031	2032	2033	2034	2035	2036
a		Celkem						
	Celkové přírůstkové provozní příjmy	0	0	0	0	0	0	0
	Celkové výnosy	0	0	0	0	0	0	0
	Celkové přírůstkové provozní náklady infrastruktury	338,299,290	14,979,886	14,979,886	14,979,886	14,979,886	14,979,886	14,979,886
	Celkové přírůstkové provozní náklady vozidel	0	0	0	0	0	0	0
	Celkové invest. náklady bez rezervy	4,647,875,000	0	0	0	0	0	0
	Zůstatková hodnota (záporná)	0	0	0	0	0	0	0
	Celkové náklady	4,986,174,290	14,979,886	14,979,886	14,979,886	14,979,886	14,979,886	14,979,886
	Cash Flow		-14,979,886	-14,979,886	-14,979,886	-14,979,886	-14,979,886	-14,979,886
	Diskontní sazba	4%	0.62	0.60	0.58	0.56	0.53	0.51
	Diskontované cash flow	-3,966,368,164	-9,356,393	-8,996,531	-8,650,511	-8,317,799	-7,997,884	-7,690,273

Závěr rámcové finanční analýzy - IV.

Následující tabulka rámcově doplňuje tabulku CBA (část I0, finanční analýza) přílohy Rezortní metodiky pro hodnocení ekonomické efektivnosti projektů dopravních staveb. Celá rámcová analýza CBA tvoří přílohu tohoto dokumentu.

10.1.	Kalkulace finančního vnitřního výnosového procenta		2037	2038	2039	2040	2041	2042
a		Celkem						
	Celkové přírůstkové provozní příjmy	0	0	0	0	0	0	0
	Celkové výnosy	0	0	0	0	0	0	0
	Celkové přírůstkové provozní náklady infrastruktury	338,299,290	14,979,886	14,979,886	14,979,886	14,979,886	14,979,886	14,979,886
	Celkové přírůstkové provozní náklady vozidel	0	0	0	0	0	0	0
	Celkové invest. náklady bez rezervy	4,647,875,000	0	0	0	0	0	0
	Zůstatková hodnota (záporná)	0	0	0	0	0	0	0
	Celkové náklady	4,986,174,290	14,979,886	14,979,886	14,979,886	14,979,886	14,979,886	14,979,886
	Cash Flow		-14,979,886	-14,979,886	-14,979,886	-14,979,886	-14,979,886	-14,979,886
	Diskontní sazba	4%	0.49	0.47	0.46	0.44	0.42	0.41
	Diskontované cash flow	-3,966,368,164	-7,394,493	-7,110,089	-6,836,624	-6,573,677	-6,320,844	-6,077,734

Závěr rámcové finanční analýzy - V.

Následující tabulka rámcově doplňuje tabulku CBA (část I0, finanční analýza) přílohy Rezortní metodiky pro hodnocení ekonomické efektivity projektů dopravních staveb. Celá rámcová analýza CBA tvoří přílohu tohoto dokumentu.

10.1.	Kalkulace finančního vnitřního výnosového procenta		2043	2044	2045	2046	2047	2048
a		Celkem						
	Celkové přírůstkové provozní příjmy	0	0	0	0	0	0	0
	Celkové výnosy	0	0	0	0	0	0	0
	Celkové přírůstkové provozní náklady infrastruktury	338,299,290	14,979,886	14,979,886	14,979,886	14,979,886	14,979,886	14,979,886
	Celkové přírůstkové provozní náklady vozidel	0	0	0	0	0	0	0
	Celkové invest. náklady bez rezervy	4,647,875,000	0	0	0	0	0	0
	Zůstatková hodnota (záporná)	0	0	0	0	0	0	0
	Celkové náklady	4,986,174,290	14,979,886	14,979,886	14,979,886	14,979,886	14,979,886	14,979,886
	Cash Flow		-14,979,886	-14,979,886	-14,979,886	-14,979,886	-14,979,886	-14,979,886
	Diskontní sazba	4%	0.39	0.38	0.36	0.35	0.33	0.32
	Diskontované cash flow	-3,966,368,164	-5,843,975	-5,619,207	-5,403,084	-5,195,273	-4,995,455	-4,803,322

Shrnutí výsledků rámcové finanční analýzy

Výsledné hodnoty výstupních ukazatelů jsou následující:

Finanční vnitřní výnosové procento investice FRR/C	N/A
Finanční čistá současná hodnota investice FNPV/C (CZK)	-3,966,368,164
Finanční čistá současná hodnota investice FNPV/C (EUR)	-154,573,974

Vzhledem k tomu, že užívání výstupů projektu nebude zpoplatněno a projekt tudíž negeneruje příjmy, nelze hodnotu finančního vnitřního procenta určit.

Finanční čistá současná hodnota investovaných peněz je záporná, protože nedochází k vyrovnání nákladů příjmy. Vzhledem k tomu, že finanční analýza byla provedena na přírůstkových hodnotách, FNPV ukazuje, jaký je rozdíl mezi celkovým cashflow varianty 0 (bez investice) a varianty I (s investicí). V tomto případě je varianta s investicí nákladnější o cca 4,5 mld. Kč za období 2019-2048.

Závěr

Z pohledu čistých finančních nákladů a finančních přínosů je projekt nerentabilní, příjmy nepokrývají náklady. To je způsobeno nulovou hodnotou příjmů.

FNP

příjmy nepokryjí náklady

0 Kč

příjmy pokryjí náklady

Rámcová analýza nákladů a přínosů CBA:

Ekonomická analýza (rámcová)

Metodika – rámcová ekonomická analýza

Rámcová ekonomická analýza doplňuje analýzu finanční o celospolečenské dopady. Více je to zřejmé v případě projektů, které negenerují finanční příjmy, ale mají významné ekonomické dopady na posuzované území. Vstupní data je nutné očistit od tržních vlivů a získat tak údaje, které odrážejí sociální náklady obětované příležitosti zboží a služeb. Metodika CBA předpokládá tři kroky - fiskální korekce, konverze tržních cen na stínové (příslušným konverzním faktorem) a vyhodnocení netržních dopadů o korekce a externality. Vstupní data jsou v tomto hodnocení již očištěna tam, kde to má smysl.

Vstupní data

- investiční a provozní náklady**

Jedná se o stejné náklady jako ve finanční analýze, jen převedené pomocí konverzních faktorů na tržní ceny.

- náklady na přepravu zboží či osob**

Snížení nákladů na přepravu osob (úspora nákladů na provoz vozidel a úspora času) má vzhledem k rekreačnímu účelu malý vliv, ve výpočtech je zanedbáno.

- změna (efekt) externích nákladů dopravy - snížení hluku, snížení nehodovosti, snížení emisí skleníkových plynů a jiných plynů**

Externí náklady dopravy byly posouzeny na hodnotící škále a do výpočtu nevstupují.

- ostatní**

Projekt vytváří významné ekonomické dopady, které nespadají do předchozích kategorií. Jedná se zejména o rozvoj regionu spojený se zvýšenou turistickou návštěvností. Tento dopad generuje příjmy pro veřejné rozpočty, které jsou ve výpočtu zohledněny.

Výstupní ukazatele

- ENPV** (ekonomická čistá současná hodnota)

Ekonomická čistá současná hodnota investice je vymezena jako rozdíl mezi diskontovanými celkovými společenskými přínosy a náklady:

$$ENPV = \sum_{t=0}^n \rho_t V_t = \frac{V_0}{(1+r)^0} + \frac{V_1}{(1+r)^1} + \dots + \frac{V_n}{(1+r)^n}$$

kde: V_t je čistá současná hodnota v čase t , ρ_t je sociální diskontní faktor pro diskontování v čase t a r je finanční diskontní sazba.

- ERR** (ekonomické vnitřní výnosové procento)

Ekonomické vnitřní výnosové procento investice se definuje jako diskontní sazba, jejímž výsledkem je nulová ENPV. Výsledkem je bezrozměrné číslo:

kde V_t je zůstatek hotovosti v čase t .

$$0 = \sum_{t=0}^n \frac{V_t}{(1+ERR)^t}$$

- B/C** (poměr přínosů a nákladů)

Poměr B/C je vymezen jako současná hodnota přínosů projektu vydělená současnou hodnotou nákladů na projekt:

kde B jsou celkové přínosy v čase t , C jsou celkové společenské náklady v čase t a ρ_t je sociální diskontní faktor zvolený pro diskontování v čase t ; r je sociální diskontní sazba.

$$B/C = \frac{\sum_{t=0}^n \rho_t B_t}{\sum_{t=0}^n \rho_t C_t}$$

Závěr rámcové ekonomické analýzy - interpretace

Ukazatele ENPV(C) a ERR(C) slouží jako pomůcka k vyhodnocení finanční výhodnosti investice, případně k porovnání výhodnosti více variant. Jejich výpočet zohledňuje celkové náklady a ekonomické příjmy plynoucí z realizace projektu.

Popis výsledkové tabulky

12.1.	Ekonomická analýza (CZK)		KF
a		Celkem	
	Celkem PN infrastruktury železnice - úspora	v Kč	11.3.
	Celkem PN infrastruktura silnice - úspora	v Kč	11.3.
	Celkem PN infrastruktura voda - úspora	v Kč	11.3.
	Celkem PN infrastruktura ostatní - úspora	v Kč	11.3.
	Celkem PN vozidel železnice - úspora	v Kč	0.81
	Celkem PI Příjmy ORP jsou zohledněny v Ostatních přínosech	v Kč	1.00
	Celkem PI Konverzní faktor je dán Metodikou	v Kč	0.76
	Celkem PI - úspora	v Kč	0.81
	Celkem úspory z cestovních dob	v Kč	
	Celkem externality	v Kč	
	Celkem příjmy osobní rekreační plavby	v Kč	
	Ostatní příjmy	v Kč	
	Celkové příjmy	v Kč	
	Celkem investiční náklady bez rezerv	v Kč	11.3.
	Zůstatková hodnota (záporná)	v Kč	
	Celkové náklady	v Kč	
	Cash Flow	v Kč	
	Diskontní sazba		5.0%
	Diskontní cash flow	v Kč	

Interpretace výsledků

ERR - vnitřní výnosové procento zjednodušeně řečeno říká, kolik procent na hodnoceném projektu vyděláme, pokud zvážíme časovou hodnotu peněz. Jedná se tedy o ukazatel návratnosti investice, který zohledňuje diskontovné cashflow. Ekonomické vnitřní výnosové procento by mělo být vyšší než sociální diskontní sazba ($ERR > SDR$).

ERR	Diskontní sazba 5 %
sociálně nepřínosný	sociálně přínosný

ENPV - čistá ekonomická současná hodnota investice prokazuje, jaký bude mít z projektu prospěch společnost v daném území. Aby byl projekt přijatelný z ekonomického hlediska, měla by být $ENPV > 0$, tedy celospolečenské příjmy projektu by měly převýšit jeho náklady.

ENPV	0 Kč
celospolečensky nepřínosné	celospolečensky přínosné

B/C - Poměr přínosů a nákladů (B/C) je vymezen jako současná hodnota přínosů projektu vydělená současnou hodnotou nákladů na projekt. Poměr přínosů a nákladů by měl být vyšší než jedna ($B/C > 1$).

B/C	
náklady převažují	příjmy převažují

Závěr rámcové ekonomické analýzy - I.

Následující tabulka rámcově doplňuje tabulku CBA (část 12, ekonomická analýza) přílohy Rezortní metodiky pro hodnocení ekonomické efektivity projektů dopravních staveb. Celá rámcová analýza CBA tvoří přílohu tohoto dokumentu.

12.1.	Ekonomická analýza (CZK)		KF	2019	2020	2021	2022	2023	2024
a		Celkem							
	Celkem PN infrastruktury železnice - úspora	0	11.3.	0	0	0	0	0	0
	Celkem PN infrastruktura silnice - úspora	0	11.3.	0	0	0	0	0	0
	Celkem PN infrastruktura voda - úspora	-253,724,468	11.3.	0	0	0	-825,000	-1,950,000	-1,950,000
	Celkem PN infrastruktura ostatní - úspora	0	11.3.	0	0	0	0	0	0
	Celkem PN vozidel železnice - úspora	0	0.81	0	0	0	0	0	0
	Celkem PN vozidel silnice - úspora	0	1.00	0	0	0	0	0	0
	Celkem PN plavidel - úspora	0	0.76	0	0	0	0	0	0
	Celkem PN vozidel MHD (metro+tram) - úspora	0	0.81	0	0	0	0	0	0
	Celkem úspory z cestovních dob	0		0	0	0	0	0	0
	Celkem externality	0		0	0	0	0	0	0
	Celkem přínosy osobní rekreační plavby	0		0	0	0	0	0	0
	Ostatní přínosy	14,643,100,000		0	0	0	45,000,000	113,600,000	113,600,000
	Celkové příjmy	14,389,375,533		0	0	0	44,175,000	111,650,000	111,650,000
	Celkem investiční náklady bez rezervy	3,908,862,875	11.3.	19,048,650	210,116,842	224,455,892	530,642,967	523,985,050	595,385,950
	Zůstatková hodnota (záporná)	-9,026,048,977		0	0	0	0	0	0
	Celkové náklady	-5,117,186,102		19,048,650	210,116,842	224,455,892	530,642,967	523,985,050	595,385,950
	Cash Flow	19,506,561,635		-19,048,650	-210,116,842	-224,455,892	-486,467,967	-412,335,050	-483,735,950
	Diskontní sazba	5.0%		1.00	0.95	0.91	0.86	0.82	0.78
	Diskontní cash flow	4,912,704,618		-19,048,650	-200,111,278	-203,588,110	-420,229,320	-339,229,066	-379,019,774

Závěr rámcové ekonomické analýzy - II.

Následující tabulka rámcově doplňuje tabulku CBA (část 12, ekonomická analýza) přílohy Rezortní metodiky pro hodnocení ekonomické efektivity projektů dopravních staveb. Celá rámcová analýza CBA tvoří přílohu tohoto dokumentu.

12.1.	Ekonomická analýza (CZK)		KF	2025	2026	2027	2028	2029	2030
a		Celkem							
	Celkem PN infrastruktury železnice - úspora	0	11.3.	0	0	0	0	0	0
	Celkem PN infrastruktura silnice - úspora	0	11.3.	0	0	0	0	0	0
	Celkem PN infrastruktura voda - úspora	-253,724,468	11.3.	-1,950,000	-5,700,000	-8,325,589	-8,325,589	-11,234,915	-11,234,915
	Celkem PN infrastruktura ostatní - úspora	0	11.3.	0	0	0	0	0	0
	Celkem PN vozidel železnice - úspora	0	0.81	0	0	0	0	0	0
	Celkem PN vozidel silnice - úspora	0	1.00	0	0	0	0	0	0
	Celkem PN plavidel - úspora	0	0.76	0	0	0	0	0	0
	Celkem PN vozidel MHD (metro+tram) - úspora	0	0.81	0	0	0	0	0	0
	Celkem úspory z cestovních dob	0		0	0	0	0	0	0
	Celkem externality	0		0	0	0	0	0	0
	Celkem přínosy osobní rekreační plavby	0		0	0	0	0	0	0
	Ostatní přínosy	14,643,100,000		113,600,000	189,600,000	245,600,000	245,600,000	333,000,000	380,700,000
	Celkové příjmy	14,389,375,533		111,650,000	183,900,000	237,274,411	237,274,411	321,765,086	369,465,086
	Celkem investiční náklady bez rezervy	3,908,862,875	11.3.	767,790,950	308,394,700	239,685,000	239,685,000	249,671,875	0
	Zůstatková hodnota (záporná)	-9,026,048,977		0	0	0	0	0	0
	Celkové náklady	-5,117,186,102		767,790,950	308,394,700	239,685,000	239,685,000	249,671,875	0
	Cash Flow	19,506,561,635		-656,140,950	-124,494,700	-2,410,589	-2,410,589	72,093,211	369,465,086
	Diskontní sazba	5.0%		0.75	0.71	0.68	0.64	0.61	0.58
	Diskontní cash flow	4,912,704,618		-489,622,479	-88,476,059	-1,631,581	-1,553,887	44,258,977	216,018,584

Závěr rámcové ekonomické analýzy - III.

Následující tabulka rámcově doplňuje tabulku CBA (část 12, ekonomická analýza) přílohy Rezortní metodiky pro hodnocení ekonomické efektivity projektů dopravních staveb. Celá rámcová analýza CBA tvoří přílohu tohoto dokumentu.

12.1.	Ekonomická analýza (CZK)		KF	2031	2032	2033	2034	2035	2036
a		Celkem							
	Celkem PN infrastruktury železnice - úspora	0	11.3.	0	0	0	0	0	0
	Celkem PN infrastruktura silnice - úspora	0	11.3.	0	0	0	0	0	0
	Celkem PN infrastruktura voda - úspora	-253,724,468	11.3.	-11,234,915	-11,234,915	-11,234,915	-11,234,915	-11,234,915	-11,234,915
	Celkem PN infrastruktura ostatní - úspora	0	11.3.	0	0	0	0	0	0
	Celkem PN vozidel železnice - úspora	0	0.81	0	0	0	0	0	0
	Celkem PN vozidel silnice - úspora	0	1.00	0	0	0	0	0	0
	Celkem PN plavidel - úspora	0	0.76	0	0	0	0	0	0
	Celkem PN vozidel MHD (metro+tram) - úspora	0	0.81	0	0	0	0	0	0
	Celkem úspory z cestovních dob	0		0	0	0	0	0	0
	Celkem externality	0		0	0	0	0	0	0
	Celkem přínosy osobní rekreační plavby	0		0	0	0	0	0	0
	Ostatní přínosy	14,643,100,000		428,400,000	476,100,000	523,800,000	571,500,000	619,200,000	666,900,000
	Celkové příjmy	14,389,375,533		417,165,086	464,865,086	512,565,086	560,265,086	607,965,086	655,665,086
	Celkem investiční náklady bez rezervy	3,908,862,875	11.3.	0	0	0	0	0	0
	Zůstatková hodnota (záporná)	-9,026,048,977		0	0	0	0	0	0
	Celkové náklady	-5,117,186,102		0	0	0	0	0	0
	Cash Flow	19,506,561,635		417,165,086	464,865,086	512,565,086	560,265,086	607,965,086	655,665,086
	Diskontní sazba	5.0%		0.56	0.53	0.51	0.48	0.46	0.44
	Diskontní cash flow	4,912,704,618		232,293,129	246,527,880	258,880,199	269,497,086	278,515,811	286,064,505

Závěr rámcové ekonomické analýzy - IV.

Následující tabulka rámcově doplňuje tabulku CBA (část 12, ekonomická analýza) přílohy Rezortní metodiky pro hodnocení ekonomické efektivity projektů dopravních staveb. Celá rámcová analýza CBA tvoří přílohu tohoto dokumentu.

12.1.	Ekonomická analýza (CZK)		KF	2037	2038	2039	2040	2041	2042
a		Celkem							
	Celkem PN infrastruktury železnice - úspora	0	11.3.	0	0	0	0	0	0
	Celkem PN infrastruktura silnice - úspora	0	11.3.	0	0	0	0	0	0
	Celkem PN infrastruktura voda - úspora	-253,724,468	11.3.	-11,234,915	-11,234,915	-11,234,915	-11,234,915	-11,234,915	-11,234,915
	Celkem PN infrastruktura ostatní - úspora	0	11.3.	0	0	0	0	0	0
	Celkem PN vozidel železnice - úspora	0	0.81	0	0	0	0	0	0
	Celkem PN vozidel silnice - úspora	0	1.00	0	0	0	0	0	0
	Celkem PN plavidel - úspora	0	0.76	0	0	0	0	0	0
	Celkem PN vozidel MHD (metro+tram) - úspora	0	0.81	0	0	0	0	0	0
	Celkem úspory z cestovních dob	0		0	0	0	0	0	0
	Celkem externality	0		0	0	0	0	0	0
	Celkem přínosy osobní rekreační plavby	0		0	0	0	0	0	0
	Ostatní přínosy	14,643,100,000		714,600,000	762,300,000	810,000,000	810,000,000	810,000,000	810,000,000
	Celkové příjmy	14,389,375,533		703,365,086	751,065,086	798,765,086	798,765,086	798,765,086	798,765,086
	Celkem investiční náklady bez rezervy	3,908,862,875	11.3.	0	0	0	0	0	0
	Zůstatková hodnota (záporná)	-9,026,048,977		0	0	0	0	0	0
	Celkové náklady	-5,117,186,102		0	0	0	0	0	0
	Cash Flow	19,506,561,635		703,365,086	751,065,086	798,765,086	798,765,086	798,765,086	798,765,086
	Diskontní sazba	5.0%		0.42	0.40	0.38	0.36	0.34	0.33
	Diskontní cash flow	4,912,704,618		292,262,721	297,221,958	301,046,160	286,710,629	273,057,742	260,054,992

Závěr rámcové ekonomické analýzy - V.

Následující tabulka rámcově doplňuje tabulku CBA (část 12, ekonomická analýza) přílohy Rezortní metodiky pro hodnocení ekonomické efektivity projektů dopravních staveb. Celá rámcová analýza CBA tvoří přílohu tohoto dokumentu.

12.1.	Ekonomická analýza (CZK)		KF	2043	2044	2045	2046	2047	2048
a		Celkem							
	Celkem PN infrastruktury železnice - úspora	0	11.3.	0	0	0	0	0	0
	Celkem PN infrastruktura silnice - úspora	0	11.3.	0	0	0	0	0	0
	Celkem PN infrastruktura voda - úspora	-253,724,468	11.3.	-11,234,915	-11,234,915	-11,234,915	-11,234,915	-11,234,915	-11,234,915
	Celkem PN infrastruktura ostatní - úspora	0	11.3.	0	0	0	0	0	0
	Celkem PN vozidel železnice - úspora	0	0.81	0	0	0	0	0	0
	Celkem PN vozidel silnice - úspora	0	1.00	0	0	0	0	0	0
	Celkem PN plavidel - úspora	0	0.76	0	0	0	0	0	0
	Celkem PN vozidel MHD (metro+tram) - úspora	0	0.81	0	0	0	0	0	0
	Celkem úspory z cestovních dob	0		0	0	0	0	0	0
	Celkem externality	0		0	0	0	0	0	0
	Celkem přínosy osobní rekreační plavby	0		0	0	0	0	0	0
	Ostatní přínosy	14,643,100,000		810,000,000	810,000,000	810,000,000	810,000,000	810,000,000	810,000,000
	Celkové příjmy	14,389,375,533		798,765,086	798,765,086	798,765,086	798,765,086	798,765,086	798,765,086
	Celkem investiční náklady bez rezervy	3,908,862,875	11.3.	0	0	0	0	0	0
	Zůstatková hodnota (záporná)	-9,026,048,977		0	0	0	0	0	-9,026,048,977
	Celkové náklady	-5,117,186,102		0	0	0	0	0	-9,026,048,977
	Cash Flow	19,506,561,635		798,765,086	798,765,086	798,765,086	798,765,086	798,765,086	9,824,814,063
	Diskontní sazba	5.0%		0.31	0.30	0.28	0.27	0.26	0.24
	Diskontní cash flow	4,912,704,618		247,671,421	235,877,544	224,645,280	213,947,885	203,759,891	2,386,902,432

Shrnutí výsledků rámcové ekonomické analýzy

Výsledné hodnoty výstupních ukazatelů jsou následující:

Ekonomické vnitřní výnosové procento ERR	12.510 %
Ekonomická čistá současná hodnota ENPV (CZK)	4,912,704,618
Rentabilita nákladů	2.616
Ekonomická čistá současná hodnota ENPV (EUR)	191,453,804

Závěr

Z pohledu čistých ekonomických nákladů a přínosů je projekt rentabilní, a tudíž je jeho

realizace doporučena.

Ekonomické vnitřní výnosové procento je vyšší, než stanovená diskontní sazba, což naznačuje celkový přínos investice.

Diskontní
sazba 5 %

ERR

sociálně nepřínosný

sociálně přínosný

Ekonomická čistá současná hodnota investovaných peněz je kladná. V tomto případě přináší varianta s investicí ekonomickou hodnotu cca 5,3 mld. Kč za období 2019-2048.

0 Kč

ENP

celospolečensky nepřínosné

celospolečensky přínosné

Rentabilita nákladů (poměr nákladů a přínosů) je vyšší než 1, je tedy zřejmé, že celospolečenské přínosy převažují nad náklady.

B/C

náklady převažují

příjmy převažují

Rámcová analýza nákladů a přínosů CBA:

Závěrečné shrnutí rámcové analýzy

Závěrečné shrnutí rámcové analýzy

Výsledek rámcové finanční a ekonomické analýzy

Finanční vnitřní výnosové procento investice FRR/C	N/A
Finanční čistá současná hodnota investice FNPV/C (CZK)	-3,966,368,164
Finanční čistá současná hodnota investice FNPV/C (EUR)	-154,573,974

Ekonomické vnitřní výnosové procento ERR	12.510 %
Ekonomická čistá současná hodnota ENPV (CZK)	4,912,704,618
Rentabilita nákladů	2.616
Ekonomická čistá současná hodnota ENPV (EUR)	191,453,804

Souhrnná čistá současná hodnota projektu je cca 1 mld. Kč

Z rámcové finanční a ekonomické analýzy vyplývá, že i přestože projekt negeneruje finanční příjmy, ekonomické (celospolečenské) výnosy převažují nad náklady a v horizontu 30 let má projekt potenciál vytvořit čistý roční přínos cca 1 mld. Kč. Projekt má také řadu nekvantifikovatelných dopadů, které do výpočtu celospolečenských přínosů nevstupují, avšak mají pozitivní vliv na dotčené subjekty.

Závěr

Vzhledem k souhrnným výsledkům hodnocení CBA je
realizace doporučena.

KROKEM

Kontaktní osoba:

Ondřej Špaček
Expert na odvětví cestovního ruchu

KROKEM s.r.o.

Tel +420 602 265 851
e-mail: o.spacek@volny.cz

Poznámka:

Práci na studii jsme započali v květnu 2019 a ukončili 3. října 2019. Od tohoto data jsme neučinili jakékoliv aktualizace této zprávy o jakékoliv další události či okolnosti. V průběhu přípravy této studie jsme používali primární i sekundární zdroje informací. Primární zdroje představovaly především podkladové informace od zadavatele studie. Sekundární sběr informací čerpal z dat Českého statistického úřadu (ČSÚ) či webových stránek veřejných institucí. Zdroje pro konkrétní data vždy uvádíme v relevantní části dokumentu. V neposlední řadě jsme využili databází a zkušeností odborníků zpracovatele.

Tento dokument se odkazuje na Analýzu zpracovatele. Jedná se o případy, kdy jsme provedli určité analytické procedury na základě dostupných informací, abychom byli schopni prezentovat výsledná data. Nicméně nelze vyloučit případné nesrovnalosti či zkreslení informací způsobené záměrným poskytnutím nepravdivých dat zdrojovými subjekty.