

DOPRAVA A STAVEBNICTVÍ



Světově unikátní soubor staveb Mosteckého koridoru.

Foto: Daniel Šeiner

TEMA

technika | ekonomika | marketing | aktuality



2/2017

Čtvrtletník
Okresní
hospodářské
komory Most

ROČNÍK 11 / 54. VYDÁNÍ / ČERVEN

Tříkrát o dopravě

od Jiřího Astera, místopředsedy KHK ÚK
Str. 6–10

„Quo vadis“ české stavebnictví?

Od Petra Zahradníka, poradce prezidenta HK ČR
Str. 18

Potřetí „Poručíme větru dešti??!!“

O životním prostředí od Stanislava Štýve
Str. 26–28

 Komora s.r.o.

Stavební odpad? Ne, stanovený výrobek!

Str. 22–23



Ing. Jiří Aster



**DOPRAVA
ÚSTECKÉHO
KRAJE**

Turistické nostalgické vlaky a osobní lodní doprava na Labi



*Využijte turistické linky
k romantickým rodinným výletům
po krásách Ústeckého kraje!*

Sezónní provoz o sobotách,
nedělích a státních svátcích
od 1. 4. do 29. 10. 2017.

www.dopravauk.cz



Motto:
„Kdo nic neví – musí všemu věřit.“
Jan Neruda

Vážení čtenáři.

V dnešním vydání jsme se po létech vrátili k tématům dopravy a stavebnictví. Hraniče užítosti věcí, které nás obklopují, a které dnes a denně používáme je zhruba deset let, až na produkty dvou hlavních témat dnešního vydání, a to je stavebnictví a doprava. Je asi zbytečné, ale i úsměvné, srovnávat mistrovství starých stavitelů z dob antiky a středověku, jejichž díla můžeme obdivovat a světe div se užívat i dnes a naproti tomu třeba přemostění našich komunikací, které po půl století jsou v havarijním stavu, o čemž my Mostečtí víme také své. Nicméně dnešek

je dnešek, ale i tak jsme se v několika připomenutích vrátili o těch 10 let zpět, což v následných textech najdete.

Vzhledem k „dlohovokosti“ počínů v dopravě jsme dnešní hlavní rozhovor zredukovali na tři zásadní zastavení místopředsedy KHK ÚK a jejího gestora pro oblast dopravy Jiřího Astera. Stavebnictví trápí hodně věcí, ale zvláštní místo zabírá legislativa a o novém Stavebním zákoně hovoří Irena Bartoňová Pálková, která mimochodem také obhájila post viceprezidentky HK ČR. O tom, kam kráčí české stavebnictví, se zamyslel poradce prezidenta HK Petr Zahradník. Vrátili jsme se po deseti letech k sedmi divům Mostecka. Že odpady může být stavebním výrobkem se můžete také dočíst. Že autodrom není jen závodistiště, které leze někomu na nervy, ale i důležitý prvek bezpečnosti silničního provozu píše jeho generální ředitel Jiří Volovecký.

Třetí částí a jaksi mimo téma, jsme dokončili sérii článků Stanislava Štýse „Poručíme větru dešti?!“.

Za pozornost, zejména stavařů, stojí informace předsedy OHK Litoměřice o jejich akci „Stavba roku“. Nechybí ani zamýšlení našich stálých rubrik, které v plném počtu na následujících stránkách najdete také. A náš drzý smajlík si neustále a zatím neúspěšně říká o další stránku.

Nelze v komorovém časopise pominout výsledky 29. sněmu HK ČR, které zvolilo nové vedení a bezprostřední dojmy po sněmu nám sdělil opětovně a drtivou většinou delegátů zvolený prezident Vladimír Dlouhý v rubrice JO-JO. Kompletní seznam členů představenstva HK ČR a ostatních orgánů najdete na stránce HK ČR. Ke komoře se v příštím vydání určitě vrátíme podrobněji.

Toto číslo TEMA má 2 „sourozence“ a k dispozici je vydání „TEMA speciál“, které je věnováno pouze dopravě, kdy mapuje s komentáři úspěšnou dopravní konferenci „Česko-saské cesty“, která se konala 30. března 2017 v Mostě a nyní se připravuje další vydání „TEMA speciál“ věnováno „Podnikatelskému fóru ÚK“, které se konalo ve dnech 5. a 6. června v Ústí nad Labem.

Krásné letní dny v kouření prostěm, a tím i „zdravějším“ Česku.

S úctou

Ing. Rudolf Jung

POSTSKRIPTUM...

K AKTUÁLNÍMU DĚNÍ S VELKOU, VELKOU, VELKOU NADSÁZKOU

„Neslibuj, že vykonáš, nehonos se, žes vykonal, ale ponech svým skutkům, aby za tebe mluvily.“
Jan Ámos Komenský

- **Hodně slibovat, málo dávat – potěšení lakomcovo.** (belgické přísloví)
- **Na slíbené se čeká tři roky.** (ruské přísloví)
- **Od bohatých si nic nepůjčuj, chudým nic neslibuj.** (brazílské přísloví)
- **Slib je mrak; splnění slibu je déšť.** (arabské přísloví)
- **Slibíš-li za druhého, dej půl svého.** (české přísloví)
- **Sliby – chyby.** (české přísloví)
- **Sliby jsou jako úplněk – neplatí-li zcela, slábnou každým dnem.** (německé přísloví)
- **Slib je řečový akt, při němž jedna osoba ujišťuje druhou (druhé), že v budoucnosti něco udělá nebo naopak neudělá.**
- **Slib není přísaha, slibem nezarmoutíš a slib tě neožebračí.**
- **Oficiálně evidovaných slibů v českém právu je 35**

Nic naplat, ale dnešní hlavní, a to ryze technická témata opět přehlušuje dění na naší scéně politické. Kde jsou všechny ty politické sliby o všem možném k našemu blahu? Oficiálně a ve společenských oblecích podepisované třeba při inauguracích, neoficiální v předvolebních kampaních a raději s poznámkou nesplnitelné podmínky vyhrát volby na 51 %. Takovou velkou bílku omluvenkou je pravděpodobně i budoucí koaliční dohoda, jejíž konečný vzhled volič a rozdač karet (jak se s oblibou říká), si představuje jen s velkou dávkou fantazie. Nicméně naše zmíněná politická scéna by se dlouhodobě dala charakterizovat slovy, která jsem někde zaslechl (a omlouvám se neznámému autorovi za použití) „**Hodně kmenů a náčelníků – ovšem málo indiánů.**“ Slovo „hodně“ je a bylo zcela jistě i pro severoamerické indiány značně neurčité, tak prosím přijměte čísla těžko zjistitelná, jsoucí sice z roku 2016, takže americky silně zaokrouhlená, ale pro tuto úvahu postačující. Je nás plus mínus 10 milionů (8,6 milionů dospělých):

- Počet stávajících parlamentních stran a hnutí je **19 (7 PS, 18 Senát)**.
- Opomineme-li „osaměle lovící vlky“ a zůstaneme, řekněme u těch větších a etablovaných, pak je jich celkem v obou komorách **8 (ODS, KDU-ČSL, KSČM, TOP 09, STAN, ANO 2011, ČSSD a Úsvit NK)**.
- Tyto strany v součtu (s velkou vahou KSČM) prezentují celkem **112 000 svých členů**. To zhruba znamená: **jeden straník na 90 obyvatel** a z toho je 75 dospělých občanů nestraníků.
- A náčelníci? Jeden parlamentně volebně úspěšný náčelník na miliondvěstěpadesát „obyvatel“.

Pokračování na 4. straně

JO-JO

Jedna otázka – jedna odpověď



O odpověď na dnešní otázku rubriky JOJO jsme požádali XXIX. sněmem nově zvoleného prezidenta HK ČR Vladimíra Dlouhého.

„**Pane prezidente, předně přijměte prosím naši gratulaci a uznání k přesvědčivému znovuzvolení prezidentem HK ČR a naše otázka je dnes poměrně jednoduchá:**

„**Jaké máte dojmy bezprostředně po ukončení 29. sněmu HK ČR a jeho vlivu na další působení Hospodářské komory?**“
redakce

Moc děkuji, znovuzvolení si moc vážím a udělám vše proto, aby následující tři roky byly pro Hospodářskou komoru ještě úspěšnější, než ty předchozí. Jasný výsledek voleb mě moc těší a dobře si uvědomuji, jak mi členská základna věří a spoléhá na mě. O to větší zodpovědnost cítím a jsem připraven za podnikatele bojovat. Mám bezprostředně po sněmu velmi dobrý pocit. Celá dlouho očekávaná a sledovaná akce proběhla hladce. A za to patří díky všem pracovníkům, kteří se na jeho organizaci podíleli. Těší mě i velký mediální zájem o sněm. Novinářů dorazilo opravdu hodně, a myslím si, že to je pro Komoru jenom dobře. Náš hlas musí být slyšet.

Co se týče dalšího fungování Hospodářské komory pod mým vedením: Máme před sebou další etapu. Tři roky, během kterých opět budeme hájit zájmy podnikatelů na všech frontách. Zákonů a opatření, který jim komplikují práci, je celá řada. A i když jsme se s mnohými v posledním období vypořádali, mnoho jich ještě zbývá. Kromě toho je tu i například snaha odborů o libivou politiku a o větší vliv. Často za cenu omezování podnikatelů a zaměstnavatelů. A ani vláda firmám příliš vstřícná nevyhází. Ať už zvyšováním minimální mzdy nebo chystanou novelou zákoníku práce. Vyjmenoval jsem jen zlomek potíží, které tuzemské podnikatele trápí. Boj ale nevzdáváme a mohu slíbit, že to bude právě Hospodářská komora ČR, kdo bude za všech okolností stát na straně podnikatelů. Tak, aby si všichni, včetně vlády (ať už v ní bude kdokoliv) a odborů uvědomili, že jsou to právě podnikatelé a živnostníci, kteří vytváří pracovní místa a jsou pilíři české ekonomiky.

Vladimír Dlouhý

OBSAH

TEMA
technika | ekonomika | marketing | aktualityvydává: Okresní hospodářská komora Most,
Višňová 666, 434 01 Most, tel.: 417 637 404,
email: imp@ohk-most.cz, www.ohk-most.cz
IČ: 48290661
Redakční rada:
vedoucí redakce: Ing. Lenka Povářová
předseda redakční rady: Ing. Jiřina Pečnerová
členové: Ing. Jiří Vích, MBA, Monika Rosová
sazba a tisk: TISKÁRNA K&B s. r. o., čtvrtletník
náklad: 2 500 výtisků, povolení MK ČR E 16676
Distribuci zajišťuje A.L.L. production, spol. s r.o.
Neoznačené fotografie: úřad OHK MostCelé znění redakčně zkrácených článků
naleznete na webových stránkách OHK Most
– www.ohk-most.cz

Editorial, Postskriptum, JoJo	3
Obsah, Postskriptum	4
29. sněm HK ČR zvolil na další 3 roky nové členy orgánů HK ČR	5
Třikrát o dopravě	6–10
Zastupitelé schválili záměr zřízení krajského autobusového dopravce	11
Načrtnuto... od Lucie Bartoš	12–13
Nový „Stavební zákon“ – S VELKÝMI ROZPAKY	16
Vedlejší energetický produkt – materiál pro stavební účely	17
Inspekce práce a cizinci	16
KOMORA SNS – služby pro české podnikání	17
„Quo vadis“ české stavebnictví	18
Stavba Ústeckého kraje 2017	19
Ohlédnutí za sedmi stavebními divy Mostecká po 10 letech	20–21
Odpad? Pouze pro neznalé!	22–23
Poručíme větru dešti! (třetí část)	26–28
České dráhy v Ústeckém kraji	30
Pro Autodrom je bezpečnost na silnicích jednou z hlavních priorit	32
ROTARY – Úvaha nad automobily – ovládneme je, nebo oni nás?	33
Factum est factum	34
Téma „TEMA“ podle Jochmana – Chytrá města?	35
Dopravní infrastruktura v Německu – spolkový plán dopravních komunikací	36
Od odpadu k produktu	37
Pec nám spadla. Kdopak nám jí postaví?	38
Jak sedlák k infrastruktuře přišel	39
„Mosty k matematice“ – první rok života	41
DOT – Kladivo na čarodějnice verze 3.0 – 3. část	42–44
Drzý smajlík	45
Otázka na závěr	46

OHK Most neručí za obsah článků. Pokud není příspěvek označen jako stanovisko OHK Most, vydaný článek není stanoviskem HK ČR.

POSTSKRIPTUM...

Dokončení ze 3. strany

- Stávající vládnoucí koalice v PS má **3 subjekty s celkovým počtem členů, opět plus minus 50 000** (ČSSD 21 000, KDU 26 000, ANO 3 000). Tedy jeden koaliční straník na 200 všech občanů.
- A dále stávající vládní koalice v PS má tedy **3 subjekty s celkovým počtem poslanců 111** (ČSSD 50, KDU 14, ANO 47). Tedy jeden koaliční poslanec ku 90 000 obyvatel a tedy 77 000 dospělých občanů.

Volbami systém poměrného zastoupení do PS akceptovalo svojí účastí v posledních parlamentních volbách 5 010 944 voličů, tj. 59,48%. A jen tak pro zajímavost, posledních voleb do PS se zúčastnilo samozřejmě s ambiciózními náčelníky **celkem 23 stran a hnutí**. Obdobná čísla byla zaznamenána i ve volbách do krajů i obcí a tak počty potenciálních a zcela jistě připravených náčelníků na samosprávný celek jsou také obdivuhodné. Ovšem obecnou otázkou zůstává, co s funkčně neuspokojenými náčelníky, aby když už si nemohou hrát, tak aby nezlobili... **Uf**.

Zůstaneme-li tedy u oněch indiánů, pak k rozumným dohodám našich aktérů politického dění a konání asi chybí u indiánů osvědčená zvyklost, kterou byl a možná ještě někde je, slavnostní akt – vykouření dýmky míru. Ovšem protože to u nás nezapadá do aktuální anti-kuřácké strategie, pak je rada drahá. Vigvamy se už těžko shánějí, v místnostech se kouřit nesmí, posezení

u venkovního ohně není moc praktické, ale i kdyby, pak po odečtení prázdninových měsíců, kdy politika nabírá síl a vzhledem ke klimatickým podmínkám v ostatních měsících, vhodných podmínek k pokouření u ohýnku (který v místnosti také nelze) moc není. Nehledíc na to, že politickým squaw, se kterými indiáni rozhodně nepočítali, by dýmka asi moc neslušela. Takže nezbyvá než se spokojit se čtyřmi, rádoby odposlechů prostými stěny.

Ovšem pozor. Úvahou lze dospět k názoru, že hluk indiánských tamtamů nemusel být asi jen akt čisté bujarosti, ale účinná obrana před „velkým uchem“, jinak za stanovou kůží naslouchajícího zvěda, či ukřivděného a prodejného šamana kmenové ideologii nepřátelského, kterým je do strategických jednání vyvolených náčelníků „houbeles“. Kde jsou ty časy? V době odposlechů, které díky technologiím, které by i osvícený indián považoval za dílo božské, dokáží se věci neuvěřitelné, od malých lumpárničků až vládu téměř, či z cela likvidujících. Snad je nám všem k zvetí na vědomí a jakýsi bonus to, že opoziční, ba i koaliční partner bdí a naslouchá, protože co když rival přijde na to, že soupeř v dětství kradl třešně a trhal mouchám křídla a rozmázne to. Pak se lze s původní politickou kariérou rozloučit anebo si založit vlastní, novou a skandálů prostou stranu – jenomže v době tohoto, v úvodu zmíněného nedostatku indiánů, to už není tak snadné.

Jenomže je tu ještě malá drobnost. Jestli v době velké slávy indiánů s jedním „Manitouem“ bylo strategickým rozhodnutím kdy a jak na bizony nebo ukrást koně, dnes jsou tématu rozhodně sofistikovanější, protože i těch bizonů se jaksi nedostává.

A řečnická otázka na závěr:

*Ještě se nám líbí systém zjevení se náčelníků na základě voleb poměrným zastoupením?*Takže „Pardon“ a howgh.
Ing. Rudolf Jung*A ve vtípku na závěr raději podobnosti, ani čistě náhodné, nehledejte:**Indiáni se přijdou za šamanem zeptat, jestli bude tuhá zima. Šaman rozhodí kamínky, podívá se na ně a řekne: „Nevím, Velký Manitou mlčí. Ale pro jistotu štípejte dříví.“**Tak indiáni odejdou, štípají dříví, ale za týden se přijdou zeptat znova. Šaman tedy zase rozhodí kamínky a povídá: „Nevím, Velký Manitou stále mlčí. Ale pro jistotu štípejte dříví.“ Indiáni zase odejdou a štípají dříví, ale šamanovi už je to blbý, a tak se jde zeptat na meteorologickou stanici, jaká ta zima bude. A tam mu odpoví: „My nevíme, ale asi pořádně tuhá. Indiáni už čtrnáct dní štípají dříví.“*

29. sněm Hospodářské komory ČR zvolil na další 3 roky nové členy orgánů HK ČR



Volené orgány HK ČR 2017–2020

Jméno	Složka
Prezident	
Dlouhý Vladimír	OHK Kutná Hora
Viceprezidenti	
Bartoňová Pálková Irena	Česká asociace úklidu a čištění
Minář Bořivoj	OHK Jeseník
Nováková Marta	Svaz obchodu a cestovního ruchu ČR
Pommer Roman	Cech obkladačů ČR
Štefl Michal	RHK Brno
Ostatní členové představenstva	
Sněmovna společenstev	
Bavšenkov Michal	Komora podniků komerční bezpečnosti ČR
Březina Pavel	Svaz českých a moravských spotřebních družstev
Dočekal Pavel	Český plynárenský svaz
Havrdová Jana	Česká komora fitness
Mikl Martin	SČS – Unie nezávislých petrolejářů ČR
Nepraš Václav	Asociace technických bezpečnostních služeb Grémium Alarm
Petzl Zdeněk	Sdružení automobilového průmyslu
Roušar Radek	Elektrotechnický svaz český
Sedláček Stanislav	Asociace textilního – oděvního – kožedělného průmyslu
Schön Jaroslav	Společenstvo kominíků ČR
Stárek Václav	Asociace hotelů a restaurací ČR
Šafařík-Pštrosz Alexander	Asociace akreditovaných a autorizovaných organizací
Továrková Hana	Český telekomunikační klastr
Žatečka Pavel	Cech malířů, lakýrníků a tapetářů ČR
Všeobecná sněmovna	
Březina Jan	KHK Moravskoslezského kraje
Dvořák Filip	Hospodářská komora hl. města Prahy
Dvořák Miroslav	Jihočeská hospodářská komora

Volené orgány HK ČR 2017–2020

Jméno	Složka
Chottová Ivana	KHK Střední Čechy
Jakubský Radek	KHK Královéhradeckého kraje
Jung Rudolf	OHK Most
Koprivňanský Jozef	KHK Pardubického kraje
Mraček Jan	KHK Karlovarského kraje
Neumann Zbyněk	OHK Semily
Plachý Martin	OHK Pelhřimov
Šebesta Luděk	OHK Hodonín
Švamberk Bohuslav	OHK Prostějov
Zimmermann Petr	RHK Plzeňského kraje
Zatloukal Robert	KHK Zlínského kraje
Dozorčí rada	
Abraham David	RHK Plzeňského kraje
Finger Pavel	Hospodářská komora hl. města Prahy
Hamrozi Bohuslav	Cech topenářů a instalatérů ČR
Holemý Stanislav	OHK Vyškov
Matějčík Jan	KHK Královéhradeckého kraje
Mühlböck Miroslav	Jihočeská hospodářská komora
Rambousek Vladimír	Český klub bezpečnostních služeb
Smírčí komise	
Bašík Petr	Jihočeská hospodářská komora
Blažek František	Hospodářská komora hl. města Prahy
Brychta Pavel	Asociace akreditovaných a autorizovaných organizací
Burda Karel	KHK Moravskoslezského kraje
Hudeček Josef	KHK Zlínského kraje
Kočí František	Společenstvo organizátorů veletržních a výstavních akcí ČR
Motyčka Richard	Obvodní hospodářská komora Praha 7
Paděra Vítězslav	KHK Pardubického kraje
Rynda Pavel	Cech kamnářů ČR

Čestným prezidentem HK ČR byl sněmem jmenován Zdeněk Somr.

Motto:

„Cesty, které nikam nevedou, jsou nejnebezpečnější.“

Gabriel Laub

Třikrát o dopravě

Pro tentokrát, vzhledem k široké problematice hlavního tématu a i aktuálním politickým hrátkám o odvoláních - neodvoláních, demisích - nedemisích, jsme zvolili netradiční formu, zůstali v našich komorových řadách a k tématu jsme oslovili našeho kolegu, předsedu OHK Děčín, ale také člena představenstva naší KHK ÚK a jejího místopředsedu s gescí za dopravu Ing. Jiřího Astera a požádali o tři zastavení a jeho pohledy na témata, o kterých se nejen u nás v Česku mluví. Jde o vysoko rychlostní železnice, vodní cesty nejen na Labi a samozřejmě i o naše silnice.

Pan místopředseda naší žádosti vyhověl a jeho tři zastavení stojí opravdu za přečtení a snad i poučení vlivných. redakce

Zastavení první: Vysokou rychlostí do „propasti“?

Německo zařadilo výstavbu železničního spojení Praha – Berlín do Spolkového plánu dopravních cest

Svobodný stát Sasko byl dlouhá léta neúnavným bojovníkem za výstavbu moderního železničního spojení v úseku Drážďany – Praha s napojením dále ve směru Vídeň, Bratislava. Sasové se oprávněně obávali, že stávající nevyhovující stav více než 150 let starého spojení vrhne Sasko, ale i Česko do „dopravního stínu“ a dopravní proudy nás budou objíždět. Snaha Sasů však narážela na odpor vlády v Berlíně, minulý ministr dopravy Ramsauer byl zásadně proti. Přesto jsem apeloval při přípravě první cesty novopovězčeného ministra dopravy Ťoka k nově etablovanému německému ministru dopravy Dobrindtovi, aby železniční spojení Praha – Drážďany bylo opět na pořadu jednání při jeho návštěvě 10. 2. 2015. V Berlíně došlo k zásadnímu průlom, kdy Dobrindt na rozdíl od předchůdců

přislíbil zařazení tohoto projektu do Spolkového plánu dopravních cest v případě dosažení pozitivního výsledku C/B analýzy (porovnání nákladů a výnosů). Ta konečně vyšla Němcům jen těsně díky kombinovanému využití nové trati pro osobní i nákladní dopravu s koeficientem BCR 1,3. Němci tímto **vysokorychlostním železničním spojením (VRT)** kromě dosažení vyšší rychlosti řeší především předpokládané kapacitní přetížení stávající dvoukolejné trati podél Labe a důraz kladou i na odstranění vysokého hlukového zatížení labského kaňonu, kde nákladní železniční provoz v nočních hodinách je doslova pohromou pro tamní obyvatele a návštěvníky této turisticky atraktivní oblasti.

Němci kladou důraz na ekonomiku a ekologii, Češi se honí za rychlostí

Při prezentaci poslední verze projektu na saském ministerstvu hospodářství v r. 2015 v Drážďanech byl až do očí bijící rozdíl filozofie projektu mezi německou částí a českou částí trasy. Němci plánují tuto trať při smíšeném provozu na rychlost 200 až 230 km/hod. pro osobní dopravu a 120 km/hod. pro nákladní. Tyto parametry odpovídají i plánovaným parametrům návazných páteřních tratí z Drážďan do Berlína a do Lipska na rychlost 200 km/hod. Na moji otázku, proč se tyto tratě v SRN neplánují na vyšší rychlosti, mi odpověděl při semináři v Görlitz v r. 2015 vedoucí pracovník DB Netze Südost (obdobu SŽDC) Michael Wuth: „My bychom byli šťastní, kdyby nám to všude jezdilo alespoň 160 km/hod. Při rychlosti nad 200 km/hod rostou exponenciálně stavební i provozní náklady. 200 km/hod můžeme navíc dosáhnout modernizací stávajících tratí bez záboru dalšího území“. Tomuto novému trendu dnes odpovídá i objednávka DB na nové ICE soupravy. Zatímco I a II. generace byla na rychlost 280 km/hod., III. generace dokonce na 330 km/hod., v současnosti dodávaná IV. generace je na maximální rychlost 250 km/hod a DB má opci na celkem 300 souprav.

V Čechách je oproti tomu veřejnost účelově mediálně masírována příslibem výstavby tratí na 350 km/hod, kdy bude vystavěna zcela nová trať Praha – Ústí nad Labem s 17 km dlouhým tunelem řešícím vedení tratě v úseku Lovosice – Ústí **pouze pro osobní dopravu**. K tomu přibude 4 km dlouhý tunel v Praze s řešením tamního dopravního uzlu. Nákladní vlaky zůstanou v údolí Labe a budou tím pádem i nadále budít ze spánku obyvatele polabských obcí. Nově vybudovaná trasa na rychlost 350 km/hod. má pokračovat v budoucnu přes Brno do Břeclavi směrem na Rakousko, které ale svoji nejdůležitější trasu – Západní dráhu spojující Vídeň, Linec, Salcburk a St. Pölten, představuje také jen na 200, lokálně na 230 km, případně na 250 km/hod. I ostatní modernizované úseky v Rakousku jdou nejvýše na maximální rychlost 250 km/hod. Slovensko plánuje na trati Kúty – Bratislava – Štúrovo rovněž maximálně 200 km/hod.



Kdo je Ing. Jiří Aster?

Ing. Jiří Aster se narodil 27. 4. 1946. Po studiu na strojní průmyslovce v Děčíně absolvoval Vysokou školu ekonomickou v Praze. Další manažerské vzdělání získal v Zurichu a Mnichově. Byl vedoucím pracovníkem řady podniků zahraničních investorů v ČR v oblasti logistiky a průmyslu. Hovoří německy, anglicky a rusky. V současnosti pracuje jako konzultant a překladatel. Je předsedou Okresní hospodářské komory Děčín a místopředsedou Krajské hospodářské komory Ústeckého kraje.



Nová generace vlaků ICE německých drah vsází místo na rychlost na komfort a nižší spotřebu energie

Železnice s rychlostí nad 250 km/hod je ekologickou katastrofou!

Také ekologické hledisko nasazení vysokorychlostní železnice nad 200 km/hod dopadá pro vyšší rychlosti než 250 km/hod velmi negativně: Dle kodaňské European Environmental Agency (detašovaná agentura EU) tato technologie překračuje v produkci skleníkových plynů na osobokm **dokonce moderní autobusy**. Fyziku nelze v žádném případě obelstít a odpory rostou s kvadrátem rychlosti. K tomu přijde vysoké hlukové zatížení, zabor pozemků, fragmentace krajiny apod. VRT v předstávách české super VRT lobby je skutečnou **ekologickou katastrofou**. Proti stavbám VRT protestuje v Evropě i obyvatelstvo, např. na trati Lyon – Torino při likvidaci tábora odpůrců výstavby VRT tratě v Itálii bylo nasazeno 2500 policistů, proti barikádám bylo nutno nasadit těžkou techniku, v bitvě mnoho lidí utrpělo zranění. Portugalská vláda raději vzdala výstavbu VRT tratě Lisabon – Madrid. Francie odsouvá další napojení své sítě VRT na Španělsko. O tom ovšem superVRT lobbisté záměrně nehovoří.

Superrychlostní tratě jsou spolehlivými producenty ekonomických ztrát

K tomu je dobré připomenout výsledky studie španělské nadace pro použití ekonomii FEDEA, která uvádí, že vysokorychlostní tratě jsou spolehlivými producenti ztrát. V ekonomikách západního typu dle této studie existují jen dvě VRT na světě, které se rentují. V Japonsku trať Osaka – Tokio a ve Francii Paříž – Lyon, přičemž se započítávají i vedlejší externí efekty, jako přechod pasažérů ze silnice, úspora času, snížení dopravních kongescí a pod. V druhé nejdelší národní síti VRT s rychlostmi nad 300 km/hod na světě po Číně – ve Španělsku – se nevyplácí ani jedna trať a jsou trvalým výrobcem ztrát a jejich rozšiřování požívá další finanční prostředky daňových poplatníků v rámci státního rozpočtu. Nerentuje se dokonce ani trať Barcelona – Madrid i po započtení výše uvedených externalit. Příčinou je, že u VRT nad 200 km/hod exponenciálně rostou náklady na výstavbu, velmi drahý je vlastní provoz vlaků s nutnou speciální technikou a vysokou spotřebou energie a mnohem dražší než u konvenčních tratí je i údržba celého systému.

Problém je i na straně pasažérů, kteří nechtějí připlácet na vyšší rychlost, odrazujícím faktorem je např. i příjem vysokorychlostního internetu, s kterým je na odlehklých trasách VRT problém a řada pasažérů raději volí konvenční vlaky s možností využití kvalitnějšího LTE připojení.

Výše uvedené skutečnosti vedly celou řadu států v Evropě k přehodnocení přístupu k této dopravní technologii a iniciovaly odklon od výstavby tratí nad rychlost 250 km/hod z ekonomických a environmentálních důvodů.

Honba za rychlostí v Čechách škodí realizaci projektu tratě Praha – Drážďany

Oproti tomu v ČR neustává snaha vybraných lobbistických skupin propagovat za každou cenu a za jakýchkoliv okolností výstavbu **supervysokorychlostního pupku Evropy** bez ohledu na racionální vývoj v sousedních státech. Argumentace, kterou jsem v kuloárech zaslechl, že se VRT v ČR se postaví na 350 km/hod pro případ, že by si to Němci v budoucnu rozmysleli, je dle mého názoru naprosto naivní a neadekvátní vzhledem k dlouhodobosti a konzistentnosti německého dopravního plánování. Nad českými superrychlými VRT úvahami nechápavě kroutí hlavou i představitelé drážďanské konzultační firmy LUB, která je tradičním dodavatelem logistických projektů pro saskou vládu od roku 1990 a která se podílí se na přípravě tratě Drážďany – Praha. Superrychlostní blouznění v Čechách škodí i prosazování záměru v SRN, kde propagátorem výstavby spojení Praha Drážďany je Sasko, ale projekt nemá nejvyšší prioritu u spolkového ministerstva v Berlíně. Ve spolkovém plánu dopravních cest je projekt veden jako „potenciální potřeba“. Diskrepance ve filozofii výstavby mezi SRN a ČR hrají na stranu pochybovačů v berlínském ministerstvu dopravy SRN a tento projekt ohrožují ve snaze prosadit ho mezi kategorií „neodkladné“ potřeby.

Přednost v okolních státech má rekonstrukce tratí na rychlost 200–250 km/hod. To by ostatně byla rychlá, více schůdná a podstatně levnější cesta i pro české železnice. Na 200 km/hod se dá přestavět i část stávajících železničních tratí v hlavních směrech v ČR, stačí zajistit mimoúrovňové křížování a bezpečný průjezd stanicemi, kde vlak nestaví. Kapacitní hledisko na řadě spojení není limitujícím kritériem, kapacitní problémy spíše vyplývají z chaotického zavádění konkurence na lukrativní trasy Praha – Ostrava, kde dochází koncentrací osobní dopravy k vyčerpání kapacity pro nákladní dopravu. Samozřejmě určité úseky nebude možno řešit modernizací a budou vyžadovat výstavbu nové tratě jako v případě spojení Lovosice – Ústí nad Labem nebo při řešení průjezdu pražskou aglomerací v případě spojení Praha – Drážďany. Zároveň by měl být i brán v úvahu smíšený provoz na tratích v některých směrech, zejména s ohledem na odlehčení hlukové zátěže od nákladních vlaků např. v labském kaňonu, tak jak to zvažují němečtí sousedé. Tím by se zaručila i rentabilita této investice.

Supervysokorychlostní vlaky nejdou na odbyt

Úporná a až podezřelá nápadná snaha vnucovat VRT s parametry 350 km/hod má samozřejmě svoje pozadí. Výrobce TGV vlaků ve Francii Alstom chtěl pro nezáměr o odběr této technologie uzavřít závod na jejich výrobu ve východní Francii v Belfortu. Nakonec to zachránila Hollandova vláda a objednala 15 souprav na svůj účet s tím, že budou jezdit na konvenčních tratích, tedy objednala vlaky, které z hlediska jejich technických parametrů vlastně nikdo nepotřeboval. Siemens rovněž nevyužívá naplno techniku III. generace ICE vlaků na rychlost 330 km/hod, kterou pracně vyvinul, vzhledem k výše popsanému obratu ve strategii německých drah. A ještě tu do hry vstupuje čínská CRRC, která kupuje Škodu Transportation a vlaky na vysoké rychlosti přes 300 km/hod. také umí vyrobit.

Tak se zdá, že se hledá hloupý český Honza, který sedne na lep lobbistům oluzujícím občany cenou jízdenky Praha – Brno v rychlosti 350 km/hod za pouhých 257 Kč, nebo Praha – Ostrava za 400 Kč. Velmi výstižně popsal obrovskou ztrátovost takového projektu ekonom Miroslav Zámečník. (viz *eTEMA web. str. OHK Most*). Čeští supervysokorychlostní kalkulátoři totiž „zapomněli“ do nákladů započítat to nejdražší, náklady na výstavbu speciálních tratí pro rychlosti nad 300 km/hod ve stovkách miliard Kč!

Přesto se zdá, že se hloupého Honzu už podařilo najít. Kde jinde, než v českém parlamentě. Tam se sešlo letos v dubnu několik poslanců napříč stranami a nakázalo vládě, že se tratě musí stavět minimálně na 300 km/hod (dá se identifikovat a i jako zajímavé počtení najít v dokumentech PS). Ať se daňový poplatník prohne!

Na konec připínám, že název tohoto článku jsem převzal z německého originálu kritizujícího výstavbu ztrátových VRT ve Španělsku s podporou peněz z EU, kde dokonce dokázali postavit VRT trasu Toledo – Albacete za 3,5 mld. EUR, provoz po půl roce zastavili – průměrný počet cestujících 9 osob za den, denní



Vysokorychlostní tratě nad 250 km/hod kromě podstatně vyšších nákladů na stavbu vyžadují i podstatně vyšší náklady na údržbu. Ty obnáší až 2 mil. Kč na 1 km za rok

ztráta 18 000 EUR! Podaří se českým politikům něco obdobného vybudovat i u nás? I ve Španělsku byli za vybudováním této komunikace také ambice místních politiků ve snaze podbízet se voličům bez ohledu na výdaje.

Na druhé straně je jisté budování sítě VRT v ČR v rozumných rychlostních parametrech chvályhodným počinem, ale chce to vzít rozum do hrsti a kalkulačku do ruky a při plánování nepodlehnout opojení rychlostí a zbhůdarma utrácet miliardy peněz daňových poplatníků.

Zastavení druhé: Konec vodní dopravy v Čechách?

Málokteré odvětví podnikání v ČR prošlo po sametové revoluci takovou devastací jako obor vodní dopravy. V přeshraničních přepravách se po labské vodní cestě dnes dopravuje jen dvacetina nákladů oproti nejlepšímu letům v dobách před rokem 1989. Největší vliv na tento negativní vývoj měla nespolehlivost vodní cesty, kdy díky nízkým vodním stavům je velkou část roku Labe na českém území nesplavné. Všechny minulé vlády slibovali zlepšení plavebních podmínek, které měl především přinést plánovaný jez v Děčíně. Přes téměř desítku vládních usnesení je skutečností, že dodnes není ani završen proces EIA na tuto strategickou stavbu. Následující článek osvětluje způsoby, jak nejen různé ekologické organizace, ale i samotné státní instituce se snaží výstavbu této pro plavbu strategické infrastruktury bojkotovat.

Jez v Děčíně v nedohlednu...

Příprava již stála stamiliony

Na stavbu jezu v Děčíně byly vynaloženy stamiliony na přípravné práce z kapes daňových poplatníků bez jakéhokoliv hmatatelného výsledku. A jsou vynakládány další miliony, protože Ředitelství vodních cest ČR (ŘVC) se od roku 2005 snaží učinit první krok v povolovacím procesu záměru Plavební stupeň Děčín. Tedy získat pro tento záměr stanovisko EIA. Dosud se to nepodařilo pro zásadní odpor nevládní neziskových organizací i orgánů ochrany přírody v čele s děčínskou pobočkou Agentury ochrany přírody a krajiny (AOPK). V následujících řádcích bych se v této souvislosti rád blíže zabýval otázkou nestrannosti a čistě odborného přístupu této instituce placené z našich daní k výše uvedené kauze.

Velmi zajímavý vzhled do současné situace tohoto projektu vnáší okolnosti povolování inženýrsko-geologického průzkumu území, kde by měl být plavební stupeň Děčín vybudován. Bez tohoto inženýrsko-geologického průzkumu podloží stavby nelze totiž dokončit projekční práce, a tedy například i přesněji ocenit či detailně naplánovat stavbu plavebního stupně.

Průzkum byl navržen s maximálním ohledem na přírodu. Pouze v jednom případě byl požadován geologický vrt mimo oblast stávající cyklostezky. Všechny ostatní vrty měly být provedeny tak, že by se mimo cyklostezku nacházel pouze samotný vrt, pojezd jedním kolem vrtné soupravy a jedna patka. Převážná většina zásahů by se tedy nacházela v intenzivně sečené krajinci cyklostezky. Dále byly navrženy sondy dynamické penetrace, které měly být provedeny pomocí přenosné soupravy a svým vlivem na okolí jsou tedy srovnatelné například s dosud pravidelně prováděnými sečemi pomocí křovinořezů. Seče zde však se souhlasem AOPK probíhaly i za použití těžší techniky.

Zelené naschvály za hranici zdravého rozumu

Žádost o tento inženýrsko-geologický průzkum byla podána 29. 12. 2014. AOPK dne 18. 5. 2015 (tedy asi o dva a půl měsíce později, než jí ukládala zákonná lhůta!) povolila pouze část požadovaných vrtů. Částečný průzkum je však pro další projekční práce v podstatě bezcenný a rozhodnutí bylo zjevně chybné. ŘVC tedy podalo 4. 6. 2015 odvolání Ministerstvu životního prostředí (MŽP), které dne 19. 8. 2015 rozhodnutí AOPK pro nepřezkoumatelnost a podstatné vady řízení zrušilo. AOPK svolala na 11. 11. 2015 ústní jednání a 25. 11. 2015 požádala MŽP o prodloužení lhůty pro rozhodnutí až do konce roku 2016 (tedy více než o rok!). MŽP žádosti nevyhovělo a uložilo AOPK vydat předmětné rozhodnutí do 4. 4. 2016. AOPK nedodržela ani tuto prodlouženou lhůtu a 6. 5. 2016 výjimku opět nepovolila. ŘVC se opět odvolalo (23. 5.) a tentokrát se k odvolání přidalo i město Děčín (20. 5.), coby účastník řízení. MŽP rozhodnutí AOPK dne 19. 9. 2016 pro nepřezkoumatelnost, rozpornost a zmatečnost výroku opět zrušilo. Nato AOPK zareagovala nečekaným krokem a 10. 2. 2017 vydala usnesení, kterým řízení zastavila a žádost o výjimku z 29. 12. 2014 zamítla. ŘVC podalo 24. 2. 2017 opět odvolání a MŽP dodnes nerozhodlo. Inženýrsko-geologický průzkum, nezbytný pro projekční přípravu záměru Plavební stupeň Děčín plánovaný s naprosto mizivými vlivy na přírodu, tak nebyl ani po dvou letech povolen. AOPK se přitom zřejmě chovala v jiném případě zásahu do krajiny zcela odlišně. V řádu několika málo měsíců byla povolena výměna sloupů vedení vysokého

Vizualizace plánovaného jezu v Děčíně



napětí do Dolního Žlebu ve shodném území. Přitom zde místo plošně nevýznamného zásahu šlo o několikanásobný pojezd těžké techniky od cyklostezky až ke sloupům vysokého napětí. U každého sloupu tak byly zcela rozježděny pásy široké asi 3 m a dlouhé až několik desítek metrů.

Přístup AOPK je jednoznačně účelový a procesně i odborně zcela neobhajitelný. AOPK tak jednoznačně dává najevo, že veřejný zájem obnovy sloupů vedení vysokého napětí do Dolního Žlebu podle ní velmi výrazně převyšuje veřejný zájem na dokončení labsko-vltavské vodní cesty v podobě záměru Plavební stupeň Děčín. Není divu, když o takovéto otázce rozhoduje zaměstnanec AOPK, který jako soukromá osoba publikuje články zpochybňující účelnost záměru Plavební stupeň Děčín. Čímž jasně prokazuje svou podjatost. Na pováženou však je, že ho vedením řízení v této věci jeho nadřízení pověřili a jeho neférový přístup nedokázali odhalit. Při tom stavba jezu v Děčíně je uvedena v několika vládních usneseních a je součástí strategických materiálů českého státu. Takto se v ČR rozhoduje o zásadních infrastrukturních dopravních stavbách.

V Česku rozhodne úředník a ne vláda

A tak ŘVC bude utrácet další desítky a stovky miliónů na přípravu stavby jezu a ministři a vláda budou rejdařům slibovat lepší plavební podmínky, nová vláda dá po letošních volbách zlepšení splavnosti Labe na území Česka do koaliční smlouvy a vládního prohlášení. A zase se zřejmě nic nestane. Můj známý na jednání na MŽP o jiném projektu si totiž nedávno vyslechl od úředníka tohoto ctihodného úřadu opět onu památnou větu, když se v rozhovoru mimoděk dostali na kauzu jezu v Děčíně: „**My jim to stejně nepovolíme.**“

Zastavení třetí: Na dobré silnice si ještě počkáme!

Nedostatečná dopravní infrastruktura českého státu.

Dopravní infrastruktura je v ČR ještě značně daleko od stavu, kde by dle potřeb a představ odborníků i většiny národa měla být. Není dobudována dálniční síť a její některá přeshraniční napojení, nedostatečná jsou některá páteřová silniční spojení, chybí obchvaty řady obcí, chybí síť rychlých železničních spojení z hlediska potřeb osobní dopravy včetně jejich návaznosti na zahraničí, jediná vodní cesta na Labi a Vltavě umožňující spojení k západoevropské síti vodních cest je po většinu roku nespplavná, chybí veřejná multimodální logistická centra. Kritickou situaci nejlépe dokladují pomníky našeho neumětelství v podobě staveb jako D 8, pražského okruhu, rekonstrukce D 1, dokončení D11 do Hradce Králového a jezů na Labi.

Největším handicapem ČR v dopravní infrastruktuře je nepřizpůsobená silniční a dálniční síť vzhledem k potřebám, kde výstavba zaostala za dramatickým vývojem změny modálního splitu v nákladní dopravě a nereflektovala změny přeprave osob po společenských změnách v roce 1989.

Vývoj modálního splitu nákladní dopravy ve prospěch silniční nákladní dopravy:

ČR	1990	2016
Silniční nákladní doprava	28%	80%
Železniční nákladní doprava	69%	18%

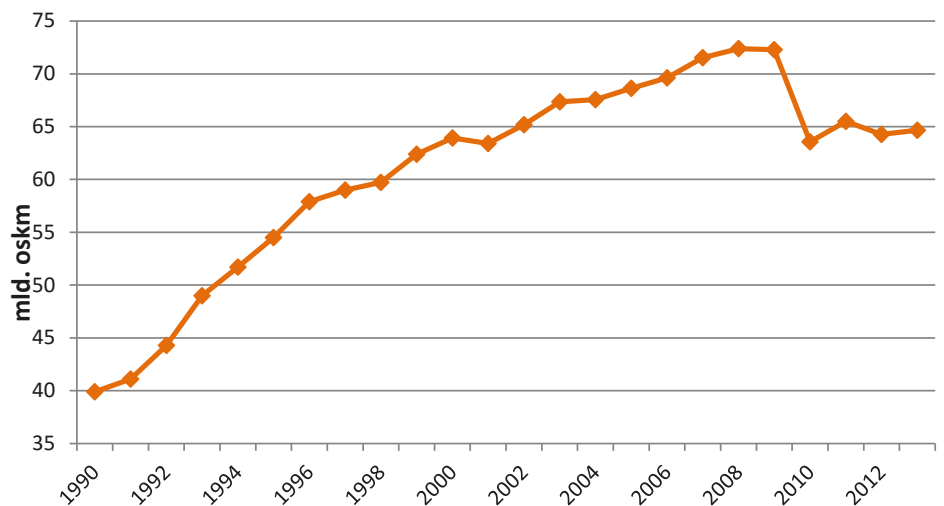
V osobní dopravě došlo k expanzi individuálního motorizmu, který zdaleka nebyl kompenzován počátečním poklesem veřejné autobusové a především železniční osobní dopravy. To se mění až v poslední dekádě kdy dochází dokonce opět k nárůstu veřejné osobní dopravy.

Stavět by se měly především silnice

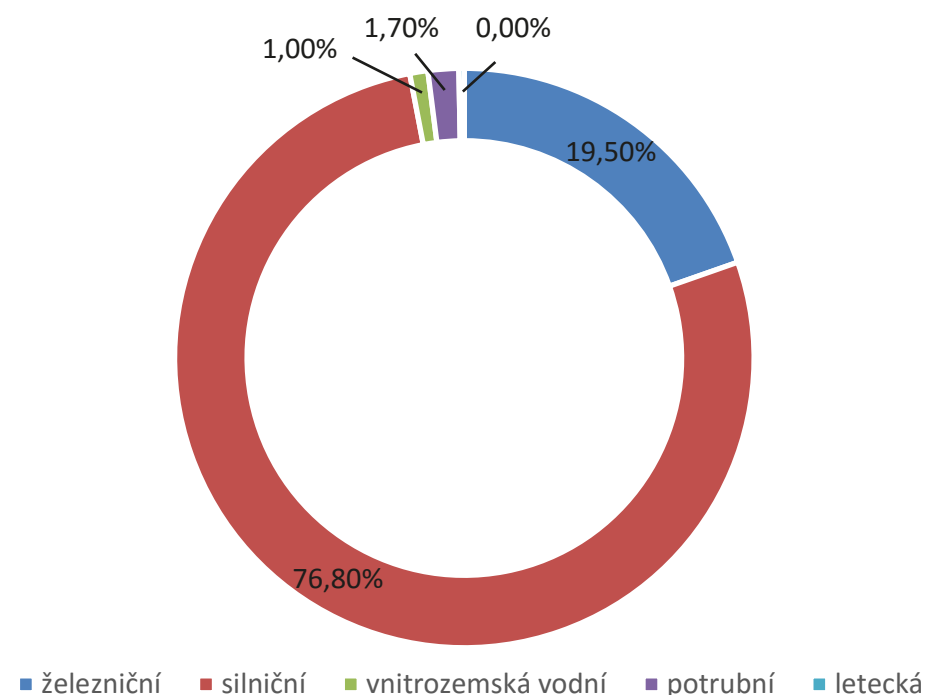
Na tuto změnu reagovali plánovači až se zpožděním, při čemž nebyl dostatečně zohledňován raketový nárůst silniční dopravy a změna směru dopravních proudů v důsledku prozápadní orientace české ekonomiky. Vznikl tak značný deficit ve výstavbě především silniční infrastruktury. Svaz dopravy ČR definuje celkovou roční potřebu investic do dopravní infrastruktury pro odstranění tohoto handicapu českého státu ve výši 100 mld. ročně. Z níže uvedeného grafu je zřejmé, že k tomuto cíli se blížily investice v letech 2008, 2009 a 2015. Z grafu je ale zřetelná neschopnost investovat více do silničních staveb, a proto jsou prostředky zejména v posledních třech letech investovány na železnici, kde investice markantně převyšují investice do silnic a dálnic. To je samozřejmě v rozporu s potřebami české ekonomiky a obyvatel českého státu, přihlédneme-li k výše uvedenému modálnímu splitu nákladní dopravy a rozvoji individuálního motorizmu.

Příčina v neschopnosti stavět silnice je v českém stavebním zákonodárství, kdy se většinou jedná o nové trasy, což je spojené s výkupy pozemků, schvalování EIA, dohady s komunálními politiky. Českou byrokracií v oblasti stavebních povolení „ocenila“ Světová banka zařazením v celosvětovém srovnání na 127 pozici spolu s Papuou-Novou Guineou. Těsně před námi je Tanzánie. Při tom nelze komplikovanost stavebního řízení svalovat na „nenáviděnou“ EU, protože v tomto hodnocení nejlepší pozice obsazují i členské státy EU.

Nárůst individuální osobní automobilové dopravy



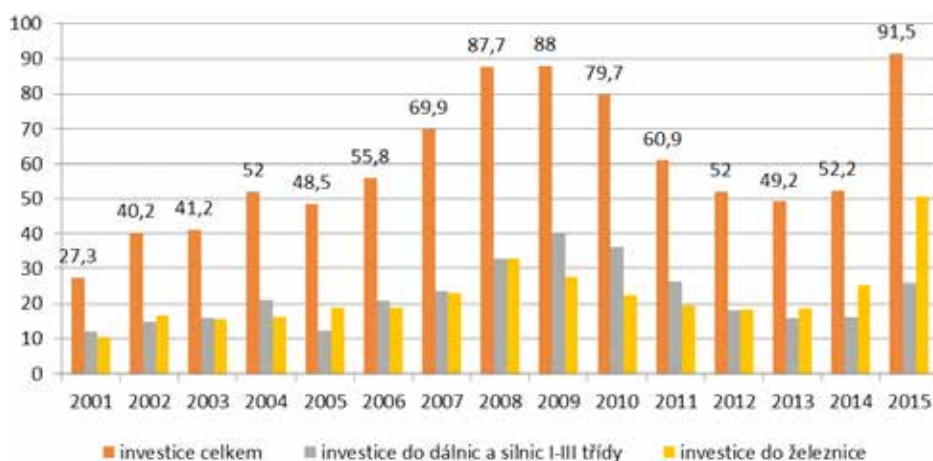
Modální split (podíl dopravních oborů) nákladní dopravy v České republice



Ale stavíme především na železnici

Oproti tomu se v posledním období utráčí většina finančních prostředků na investice do dopravní infrastruktury na železnici při čemž značnou roli hraje fakt, že povolování staveb a jejich realizace je v tomto oboru podstatně snazší. Staví se na stávajících trasách, pozemky vlastní většínou Správa železniční dopravní cesty nebo České dráhy, existuje drážní úřad se zaběhlými postupy, a většinou se jedná o modernizace a rekonstrukce stávající infrastruktury. Politici si uvědomili nutnost řešit potřebu řešit dopravní problematiku a vláda schvaluje disponibilní prostředky ve výši téměř odpovídající potřebám na odstranění deficitů v dopravní infrastrukturu, ale vzhledem k neschopnosti připravit včas silniční projekty, využívají se finance především na investice do železniční infrastruktury, kde je snazší je realizovat.

Investice SFDI do dopravní infrastruktury 2001–2015 v mld. Kč



Nutnost změny stavebního zákonodárství

Změnu tohoto trendu ve výstavbě především silniční sítě měla přivést v současnosti schválená změna stavebního zákona, bohužel potvrdily se obavy, že se jedná o drobné kosmetické úpravy stávající legislativy, které zásadní obrat v rychlosti přípravy staveb odstraněním některých byrokratických bariér nepřinesou. A tak politici slibují další a podstatnější změnu této legislativy bohužel až po volbách do sněmovny. Principem této změny by měla být změna kompetenčního zákona, kdy by měly být jinak koncipovány možnosti zasahování jednotlivých státních orgánů do povolenáčního procesu. Hlavním problémem v ohledně kompetencí je vyřešení konfliktu při posuzování veřejného zájmu a ochrany životního prostředí, kdy tato rozhodnutí jsou v kompetenci MŽP, což neskýtá možnost objektivního posouzení dané kauzy, protože v tomto případě je kozel zahradníkem. Hodně se slibuje od sjednocení jednotlivých fází povolenáčního procesu do jednoho řízení, tj. procesu EIA, územního řízení a vlastního stavebního řízení. Návrhy byly z iniciativy Svazu dopravy a průmyslu právními kancelářemi zpracovány, bohužel doposud nebyla politická vůle je prosadit ve sněmovně. Většina politiků se ale shoduje na potřebě naznačených legislativních změn, a tak lze jen doufat, že příští sněmovna vzešlá z podzimních parlamentních voleb se tohoto pro český stát důležitého úkolu se ctí zhostí. Lze jen doufat, že se v budoucnu již nevyskytne ministr dopravy, který by po převzetí úřadu prohlásil, že změny zákonů nepotřebuje, že bude stavět i se stávajícím zákonem. Dnes by se asi od tohoto výroku rád distancoval, je to však doklad nepochopení závažnosti této problematiky v nejvyšších patrech české dopravní hierarchie.

Dobrá dopravní infrastruktura je předpokladem efektivity státu

Jednou z nejlépe fungujících evropských ekonomik z pohledu výkonnosti a stability je bezesporu Německo. A sami němečtí politici připisují dobrou dopravní infrastrukturu a pravidelné a rovnoměrné investice do ní jako jeden z hlavních faktorů úspěšnosti německého státu. Ve srovnání s tím připomíná výše investic do dopravních staveb českého státu na výše uvedeném grafu spíše horskou dráhu. Tato skutečnost kromě zaostávání v odstraňování investičního deficitu má i kolosální dopady na stavebnictví a tím i na celou českou ekonomiku. Ztráty z nedostatečné dopravní infrastruktury dané kongescemi, vyšší spotřebou pohonných hmot, ztráty časové, vyšší opotřebování dopravních prostředků, nehodovost jsou negativní vlivy snižující efektivitu českého státu a jeho konkurenceschopnost v mezinárodním měřítku. Řešení problému je na příštím vládním kabinetu a parlamentu a jeho osvícenosti.

Co závěrem?

Prosperující stát potřebuje dobře fungující dopravu.

Dobře fungující doprava potřebuje dobrou dopravní infrastrukturu. Důležitost této skutečnosti zdůraznila např. německá vláda, když aspekt dobré dopravní infrastruktury a rovnoměrnou péči o ní jmenovala mezi pěti základními faktory podmiňujícími protikrizovou odolnost a výkonnost jedné z nejlépe fungujících ekonomik světa. V Čechách to ještě v hlavách politiků není zas až tak hluboko zakořeněno, vždyť ve sněmovně i senátu parlamentu existuje „jen“ podvýbor pro dopravu, jako důkaz nedocenění důležitosti této součásti českého státu.

Pro vytvoření dobré dopravní infrastruktury České republiky a zajištění budoucí prosperity české ekonomiky a přibližování se vyspělým státům Západní Evropy musí dopravní politika splnit následující předpoklady:

- alokovat ročně prostředky ve výši 100 mld. Kč ročně pro výstavbu a údržbu dopravní infrastruktury z vlastních i evropských zdrojů
- pečlivě naplánovat s dobrou stratifikací potřeby investic z hlediska priorit do jednotlivých oborů dopravy a regionálního umístění vzhledem k potřebám rovnoměrného rozvoje státu při dodržení ekonomických a ekologických parametrů v souladu s principy udržitelného rozvoje
- vytvořit vhodný zákonný rámec umožňující efektivní výstavbu dopravní infrastruktury s reálným časovým plánováním postupu jejího budování

Právě poslední dva předpoklady jsou nyní aktuální. Jednak je to zabránění plýtvání investicemi při výstavbě ve prospěch lobbistických sdružení, jako je to např. naznačeno v článku o přípravě vysokorychlostních tratí, kdy koleje za stovky miliard vystaví stát z peněz daňových poplatníků a po nich se budou zdarma prohánět provozovatelé této dopravy. A dále je to především vytvoření zákonného rámce umožňujícího výstavbu bez průtahů a zbytečného zdržování. O tom právě nyní rozhoduje senát a poslanecká sněmovna ve stávající novele stavebního zákona a bouřlivé reakce těch, kteří dříve obstrukce způsobovali, svědčí o tom, že se snad jedná o posun správným směrem. Nicméně to bude ještě dlouhá pouť, než se podaří dostat tyto právní normy na úroveň těch nejlepších na světě. **To bude úkolem příštího parlamentu vzešlého z podzimních voleb.**

Zastupitelé schválili záměr zřízení krajského autobusového dopravce



Zastupitelstvo Ústeckého kraje (ZÚK) v pondělí 29. května schválilo záměr, aby za účelem zajištění dopravní obslužnosti v Ústeckém kraji byla zřízena nová příspěvková organizace, která by jako vnitřní dopravce Ústeckého kraje zajišťovala dopravní obslužnost Ústeckého kraje a uložilo Radě Ústeckého kraje zajistit a předložit ZÚK kraje k rozhodnutí příslušné dokumenty v souladu se schváleným záměrem.

Podle záměru by měl krajský autobusový dopravce postupně nahradit současné provozovatele, počet spojů ani autobusů se nezmění. Rozhodnutí o záměru vnitřního dopravce Ústeckého kraje bylo podloženo rozsáhlou analýzou a je reakcí na potíže v autobusové dopravě v souvislosti s vládním nařízením o zvýšení platů řidičů. Ústecký kraj totiž řešil právní problém, jak přidat dopravcům peníze na mzdy řidičů, aby se nevystavil postihu Úřadu pro ochranu hospodářské soutěže.

„Zřízení krajského dopravce bude znamenat zhruba stejnou cenu za provoz, jako jsou současné náklady na dopravu, rozsah této veřejné služby se nezmění,“ uvedl náměstek hejtmána Jaroslav Komínek.

Dopravu v kraji nyní zajišťují čtyři dopravci. Kraj jim peníze na platy řidičů nabídl v rámci uzavíraných dodatků k dlouhodobým smlouvám. Náklady na roční provoz všech spojů linkové krajské dopravy, která denně přepraví zhruba 55 000 cestujících, budou podle odhadů zhruba 600 milionů ročně. Kraj bude muset pořídit 250 autobusů a zajistit zhruba 500 řidičů.

„Nabídlí jsme také řidičům Správy a údržby silnic Ústeckého kraje, že si mohou rozšířit řidičské oprávnění. V případě potřeby bychom tyto šoféry mohli i pro autobusy využít,“ řekl už dříve hejtmán Oldřich Bubeníček.

Někteří stávající autobusoví dopravci uzavírají s Ústeckým krajem dodatky stávajících smluv. Kraj na každou obsluhovanou oblast přidá 5,7 miliónu korun na navýšení platů řidičů. Někteří dopravci mají ale smlouvy až do roku 2024, peníze jim tak po celou dobu nevystačí. Například dopravce provozující hlavní část autobusové dopravy v regionu, BusLine, již avizoval, že některé smlouvy chce ukončit k polovině roku 2019. Po této době by na linky měly vyjet již krajské vozy. Kraj ještě zváží, jakým způsobem nové autobusy pořídí.

V Ústeckém kraji hrozili od začátku letošního roku odbory v autobusové dopravě stávkou kvůli zvýšení platů řidičů. Stávka ohlášená na 8. března byla krátce před termínem odvolána, plošně šoféři v kraji nestávkovali ani 6. dubna, tehdy nevyjel na trasu pouze jeden spoj. Od zřízení krajské dopravní firmy si samospráva slibuje, že bude moci operativně řešit problémy. „Třeba budeme moci vyjít vstříc starostům nebo reagovat na vnější vlivy. U svého dopravce si budeme rozhodovat

o všem, včetně platů řidičů,“ dodal Jaroslav Komínek.

„Kraji to umožní flexibilněji reagovat na měnící se poměry, umožní lépe řídit a kontrolovat zajišťování dopravní obslužnosti v Ústeckém kraji, aniž by došlo k významnějšímu nárůstu nákladů na zajištění dopravní obslužnosti,“ uvedl kraj v důvodové zprávě.

Dopravci se obávají, že se krajem vlastněná dopravní firma stane standardem i v jiných krajích. Poukazují především na to, že soukromí dopravci jsou efektivnější. S podobnou myšlenkou si totiž pohrávají i jiné kraje, například Liberecký nebo Plzeňský. Smlouva s firmou, kterou vlastní přímo kraj či město, je jednou z výjimek, kdy zadavatelé nemusí provoz autobusů soutěžit.

Podle analýzy, kterou si kraj nechal zpracovat, výrazně nepřevažuje ani varianta soukromých dopravců, ani varianta vlastního krajského dopravce. „V případě varianty krajského dopravce se po úvodních náročnějších činnostech, spojených se vznikem a zahájením fungování nového dopravce, jak zadávání výkonu dopravní obslužnosti, tak následně její řízení jeví jako více proveditelné a udržitelné,“ vyplývá z materiálu. „Pojďme raději do varianty krajského dopravce, když se něco stane, můžeme na to ihned reagovat,“ řekl zastupitelům vedoucí odboru dopravy a silničního hospodářství Jindřich Franěk s tím, že naopak u externích dopravců nemohou smlouvy počítat úplně se vším a kraj reagovat vždy nemůže. oddělení mediální komunikace KÚÚK

Avízo

Energetické fórum Ústeckého kraje 2017



pořadatel



Severočeské doly a.s.



hlavní partneři



SPRÁVA ÚZEMNÍ
RADIOLOGICKÉ
OCHRANY



SKUPINA ČEZ



odborný garant

Ústecký kraj, zastoupený hejtmánem Oldřichem Bubeníčkem,
si Vás dovoluje pozvat na

Energetické fórum Ústeckého kraje 2017

kteří se koná dne **14. září 2017**

v **Clarion Congress Hotelu v Ústí nad Labem**

Špitálské náměstí 3517, 400 01 Ústí nad Labem.

Účast na akci je bez poplatku.

Bližší informace jsou k dispozici na webových stránkách

www.forumusteckykraj.cz nebo na www.ohk-most.cz

Načtenuto... od Lucie Bartoš

CHCEME OSEDLAT CHYTRÉHO PEGASA, PROTOŽE ZTRÁTA VLASTNÍHO ROZUMU UŽ NÁS NEPÁLÍ?

Tady už je možné fakt všechno. Třeba řečnit o CHYTRÉ DOPRAVĚ v roce, v němž ministr dopravního rezortu dostal anticenu (Ropák roku). V roce, v němž se šéfové dalších dvou ministerstev chytají za hlavu, protože díky přebetonování každého volného kousku přírody na parkoviště jaksi taksi přestal fungovat vodní koloběh... Jo, až nám dopravu budou místo lidí řídit roboti, to bude jiná... Škleb.

MÍT ČI NEMÍT CHYTROU DOPRAVU?

Už vidím ty vize exemplárních technoskeptiků, kteří chtějí, abychom se třáslí paranoidním strachem:

Robotem řízený automobil vám zcela nekontrolovaně převezme řízení natolik, že to s vámi napálí do stromu! A klidně si zapisuje tracklog (prošlou, respektive projitou trasu) i proti vašemu přání, proti vašemu nastavení.

GPS odmítá akceptovat vaši změnu trasy a místo toho, aby ji přepočítala dle směru, do kterého jste proti její navigaci odbočili, se úplně vypne. Už jste prostě neposlechli třikrát za sebou, sakrblé!

...a tak by se dalo pokračovat.

Ne, ne, až tak moje mysl vystrašená z umělé inteligence není. Věřím, že tohle si fakt nikdo nepřeje (doufám!). Přesto – zůstávám víc při zemi, než poustevníci ze SMART vědárů, kteří nám mažou med kolem pusy, až je z té sladké lepkavosti blivno.

Je k neuvěření, že někomu vážně nepříjde postavené na hlavu vyrábět třeba „chytrý hřeben cílící na zákaznice, které si pořídí chytré zrcadlo“ – ano, vážně se v rámci opěvujícího internetu věci vyvíjejí takové nesmysly pro blondýny, jde to titulky lednového článku na Technetu*, kde mimo jiné píší: „Po propojení s aplikací se díky několika čidlům (včetně mikrofonu, optického čidla, gyroskopu, čidla tlaku, atd.) dozvíte, zda vám nepadají vlasy, zda si je nevytrháváte nešetrným česáním, jestli nejsou příliš suché nebo naopak vlhké, polámané nebo roztržené, atd. Zpětnou vazbu poskytuje uživateli samotný hřeben, kdy například při špatném česání začne jeho rukojeť **nespokojeně vrnět.**“

No nekupte to! To *nespokojeně vrnění* mi připomnělo mou vizi trucující GPSky z úvodu tohoto textu – možná nebude ta úsměvná představa do budoucna tak absurdní, jak nyní vypadá...

Jóo, kdyby to byl hřeben, který umí ty polámané vlasy scelit a suché vyživit (a během jízdy autem

mi je nasucho rovnou umyje, ať jsme blíž stávající normě absurdity), pak ano, pak si z toho sednu na zadek a řeknu: To má smysl.

Jaká by měla být „chytrá doprava“? Pro mě jednoznačně ta, při které na české silnici během sedmi let nezemře 4 558 osob a dalších 19 565 lidí neutrpí těžká zranění (na celém světě skoná každoročně 1 250 000 lidí při dopravních nehodách, dalších až 50 milionů je zraněno (dle tiskové zprávy Týmu silniční bezpečnosti)).

Chytrá rovná se pro mě prioritně **BEZPEČNÁ** (teprve pak pohodlná, superrychlá, zábavná). Věděli jste například, že „zhoršením kvality veřejného osvětlení se zvyšuje dopravní nehodovost až o 121 %“? (Zdroj: *Společnost pro rozvoj veřej-*



to nikoho nezneklidňuje? **Tady žádná chytrá věc nespokojeně nezavrhní?**

Hlavně že funguje komfort a pohodička – klimatizace či parkovací autopilot. A víte, že obé má i negativní důsledky? Cenu za vynález už přece kdosi převzal, nad důsledky nechť badá příští pokolení, ne? Málokdo z nich asi četl Malého prince, ve kterém Antoine de Saint Exupéry píše: „*Zemi nedědíme po předcích, nýbrž si ji jen půjčujeme*“

Trend „přechytralých technologií“ je jen přetvářka přirozené inteligence a užitečnosti, který z nás leckdy dělá úplně blbce.

ného osvětlení, 2016, srvo.cz) Kvalita osvětlení vozovky v noci není nic moc. Vymyslel už někdo v této věci nějakou efektivní kontrolu? Klidně digitálně, automatizovaně, na dálku...

Jenže technologičtí vizionáři mají pracovní orgasmus asi z úplně jiných vlastností. Jinak by se zabývali třeba tím, aby s modernizací dopravních prostředků přímoúměrně klesala nehodovost. Od ledna do dubna se meziročně zvýšil počet usmrcených motorkářů o 86 procent – více než polovina z nich cizím zaviněním. Schválně, kolik viníků asi za volantem třeba kouřilo? Víme, že kouření za volantem 6x zvyšuje riziko nehody a nikoho to netrápí. Je přece supr, že cigarety můžou držet i elektronickou...

Pozornost řidičů se snižuje, brázdí silnice (jako by se nechumelilo) i se závažnými zrakovými vadami, jak před pár dny proběhlo zprávami. Vážně

od našich dětí.”

Pokrok vážně netkví (jen) v míře digitalizace všeho, co máme kolem sebe. Stále tkví v soudném človeku. V lidském faktoru.

LESK A BÍDA ELEKTRONIZACE

Ve svém osobním automobilu nemám asistenta parkování, automatickou převodovku a dokonce ani klimatizaci. Vědomě. Nechci to.

Za *prvé* mám ráda věci pod kontrolou, mám ráda ostražitost a vědomí, že jsem schopna zareagovat a spolehnout se sama na sebe, na rychlý **úsuděk**. Že ještě mám rozlišovací schopnosti. (Onehdá vypnuli semafor a dopravu začal řídit strážník – lidi byli jak omámení halucinogenní drogou. Někteří zírali skutečně i s tou otevřenou pusou a nevěděli, kam dřív: zda koukat na strážníka, na silnici, kam odbočují, nebo na ty okolo,

co to do nich ze stejné omámené vyřešitelnosti málem picnou.)

Za druhé se nechci připravit o ty zbývající možnosti drobného pohybu, o který nás chytrá elektronika „všeho na dálku“ připravuje. *Za třetí* nevyměním zdraví za pocit komfortu. Jo, prostě klimatizace je zdraví škodlivá. A pohodlnost taky.

A co třeba škodlivý **elektrosmog**? Na bolest hlavy tu máme přece brufen – kdo by řešil, že se kvůli tomu přestěhuje z města na venkov (já ano). Kdo by řešil, že nám ochabuje svalstvo a manuální zručnost. Kdo by řešil neuváženou nákladnost, nutnost nepřetržitě zdroje elektrického proudu, riziko výpadků (tolik různého softwaru, tak velké zatížení internetové i elektrické sítě...). Mě to tedy dost **znepokojuje**.

Všechna ta lenivost myslí, ztráta soustředěnosti a pozornosti (jaký to má vliv na reakce v nebezpečných

Chytré technologie nám dávají křídla, ale příliš SMART oblaku kolem nás nám může jednou pořádně „přistříhnout křidélka“.

situacích na vozovce, mluvit snad netřeba), zhoršující se hybnost a nárůst chorob s tím souvisejících. Nízká kreativita a snižující se inteligence. Chybějící zadní vrátka, dojde-li šťáva na všechnu tu elektronizaci. Izolovanost a snížená chuť a potřeba předávat si zkušenosti, protože se není nutné vše učit...

VÍC NEŽ CHYTROU DOPRAVU CHCI CHYTRÉHO AUTOMECHANIKA

Nejsem starosvětský destrukční nihilista, ale ani technooptimistka. Jsem pro zadní vrátka a přirozenou gramotnost. **Člověk nikdy nedokáže vyřešit v dané chvíli vše, ale když má dobrou KáPéZetku, poradí si s leccím.** Extrémy jsou cestou do pekel. To správné, harmonické, je cesta středu. Tato rovnováha platí i v dopravě a smart cities.

Vím, že je tu ještě jedno PROČ, proč to nadšení technologiemi. Kvůli pachtění za **dokonalostí**. Za bezchybností. Není ale chyba tím nejlepším způsobem, jak se něco naučit? Dokonalost. Nepotřebuju předražený hřeben a zrcadlo, jež na mě přes mikrofon mluví, a kvůli nabíjení všech technovyčytávek už nemám v bytě volnou zástrčku. Potřebuju věci praktické, věci ulehčující rutinu, věci zvyšující bezpečnost.

Většinou když jsme se pokusili převrátit přírodu vzhůru nohama, nemohli jsme mluvit o dokonalosti bez stopy poškození...

Někdy jednoduché věci zkomplikujeme, abychom nakonec stejně hledali cestu k jednoduchosti.

Například nechápu, proč s rozvojem automobilového průmyslu není vše víc kompatibilní, ba naopak náhradních dílů je proklatě neurčito, údržba není šetrnější, ale prodražila se, chytrého automechanika aby člověk pohledal. Co si člověk dřív opravil sám, to už nejde. Do servisu aby člověk zajížděl i s banální výměnou žárovky a ještě se bál, že jak elektronika mechanikovi neprozradí návod, rozebere auto buhvíjak... Přitom by dneska servisman měl umět už předvídat, s čím a za jak dlouho za ním přijedete příště.

Dobrou vlašтовkou, kdy tvůrci pochopili, že řidič chce vyšší výkon při menší spotřebě, je letošní hit od Volkswagenu – motor, který se cíleně vypíná za jízdy, aby uspořil palivo. Boduje, a to ani nemá přídomek smart.

MOZEK NEPOTŘEBUJE ZÁSTRČKU A KABEL, TAK PROČ JE VYAUTOVANÝ

Jojo, jasně, je tu **TA VÝHODA** – nemuset vlastníma rukama nic dělat, o nic se starat, nepřemýšlet nad ničím. Pozor ale, abychom se – omámení sladkým nicneděláním – neupsali ďáblu. Třeba i s těmi auty, o která se postará servis, aniž bychom věděli, co s ním (a v něm) skutečně je, kam putují záznamy o našich cestách (Velký Bratr číhá) a podobně.

Představte si vrabce sedícího na větvi stromu, která se každým okamžikem zlomí. Na co se ten ptáček spoléhá – na větev, nebo na svá křídla? Jasně, že nedůvěřuje větvi, ale svým křídům! A my, s prvoplánovou úlevou, kterou nám „chytrá technologie“ poskytuje, se místo na svá křídla spoléháme na tu větev pod námi. Mimochodem – i díky známému idiomu „podříznout pod sebou větev“ je snad jasné, že větev není úplně ideální záchytný bod. A že můžeme obrazně „získat křídla“, jen pokud důvěřujeme sobě a svému úsudku.

Nedelegujme veškerou svou chytrost na hmotu. Nevzdávejme se svého mozku. (Proč chceme přesvědčit sami sebe, že mozek je nesamostatný. Proč naopak nepracujeme na jeho zdokonalování, na jeho ochraně, na využití celé jeho kapacity? **Mozku, který nepotřebuje žádnou elektrickou zástrčku a napájecí**

kabel. Mozku, který má schopnost se učit, posouvat hranice, spouštět kreativitu a ve spojení s duší jde o ideální pár.)

Matérie nám šálí zrak a vše, co je nemateriální, duchovní, co je věc smyslového poznání, na co si nesaehneme, mnohdy považujeme za méně podstatné. Jenže leckdy je to právě naopak.

Jsem ten typ, co auto bere jako přibližovadlo a ne jako bejvák. Jistě, bylo by fajn, kdyby mi palubní deska fungovala rovnou jako kuchyňská linka s toustovačem, zabudovanou varnou konvicí, ale piknik v přírodě s mou drahou polovičkou mi vyplaví endorfiny stejně příjemně, a to říkám i přesto, že hmyz v trávě není můj kamarád.

Dobře, rozkopejte zemi kvůli čidlům, která budou detekovat průjezd aut na parkoviště; pak se jí ale nezdráhejte rozkopat i kvůli plynofikaci vesnic a kvůli bezbariérovým přechodům pro slepce a maminky s kočárky. Rozkopejte je, ale až když vám na to zbydou peníze poté, co se dostaví důchodáky a mateřinky, aby jich bylo dost. Až bude rychlý internet v každé víscce, jakož i obchod s potravinami. **Až bude přednější zaplatit mezi-městskou dopravu dětem ze všech obcí, když je dost peněz na budování koridorů pro žáby...**

Hlavně proboha nezapomeňte na to, že **za volantem stejně zůstane sedět ČLOVĚK.**

Držme se při zemi. Jak to bylo s tím létajícím koněm Pegasem? Hrdina Bellerofón s pomocí zlaté uzdy okřídleného koně polapil a vítězoslavně se proháněl krajem. Pln pýchy chtěl na něm vyletět až na Olymp. Jeho zpupnost potrestal Zeus tak, že na létajícího oře seslal zuřivost, Bellerofón se na hřbetě neudržel a při pádu na zem **přišel o rozum.**

Chytrá doprava (v pojetí „smart technologií“) je k ničemu, chybí-li chytrý řidič, chytrá pravidla a chytré mezilidské vztahy.



Lucie Bartoš, publicistka
vydavatelství MEDIA POWER s.r.o.

* Odkazy na zdroje citace najdete ve verzi na webu komory v záložce e-Tema

Nová Nadace Unipetrol rozdělí mezi studenty a školy šest milionů korun ročně

Minimálně šest milionů korun rozdělí mezi středoškolské a vysokoškolské studenty nově vzniklá Nadace Unipetrol. Za jejím vznikem stojí největší česká petrochemická skupina Unipetrol. Ta bude také největším podporovatelem nadace.

Svůj účel, podporovat studenty přírodních a technických oborů a popularizovat přírodní vědy, bude nadace naplňovat jak v oblasti stipendijních programů a placených stáží pro studenty, tak v oblasti grantových programů určených pro střední školy. Do stipendijního programu se mohou studenti hlásit do 30. června, kdy je uzávěrka přihlášek.

„Otevíráme příležitost ke vzdělání co nejširšímu počtu studentů, nezávisle na původu či sociálním zázemí. Zcela konkrétní formou a reálnou sumou ve výši šest milionů korun ročně,“ řekl Andrzej Modrzejewski, generální ředitel skupiny Unipetrol, a dodal: „Zřízení nadace je dalším vkladem do budoucnosti chemického průmyslu, vědy a výzkumu. Současně povede k popularizaci a rozvoji přírodních a technických oborů u nastupující generace.“ Svě cíle bude nadace realizovat prostřednictvím stipendijního programu pro středoškolské a univerzitní studenty a grantového programu na podporu středních škol.

TŘI MILIONY KORUN PRO STUDENTY

Stipendijní program je určen pro univerzitní a středoškolské studenty přírodních

a technických věd, jejichž finanční situace jim neumožňuje naplno rozvinout svůj talent. Vedle nadprůměrných studijních výsledků bude správní rada hodnotit i současné aktivity studentů a jejich plán na budoucí rozvoj. Přihlášky do stipendijního programu se přijímají do 30. června 2017. Během srpna a září dojde k vyhlášení výsledků a k realizaci podpory.

TŘI MILIONY KORUN PRO STŘEDNÍ ŠKOLY

Finance jsou určeny na podporu technického vybavení škol a na realizaci projektů vedených studenty v rámci kroužků a seminářů. Grantové řízení bude otevřeno v září souběžně se zahájením nového školního roku. Uzávěrka přihlášek je naplánována na prosinec, k vyplacení podpory dojde v březnu 2018.



Předsedou správní rady Nadace Unipetrol je Andrzej Modrzejewski, generální ředitel skupiny Unipetrol. Dalšími členy správní rady jsou Karel Melzoch, rektor Vysoké školy chemicko-technologické v Praze, a Tomáš Herink, člen představenstva skupiny Unipetrol zodpovědný za výzkum a vývoj.

Více informací:
www.nadaceunipetrol.cz





Vlastní výzkumný projekt je pro mě velkou výzvou

Hnacím motorem chemického průmyslu je v dnešní době výzkum. Neustálé inovace jsou totiž podmínkou úspěchu na silně konkurenčním evropském trhu. Špičkovým výzkumným střediskem Ústeckého kraje je Unipetrol výzkumně vzdělávací centrum, které sídlí v Chemparku Záluží. Již téměř tři roky v laboratořích centra působí také mladá výzkumnice Lucie Šindelářová.

Jaká je Vaše pracovní náplň?

Momentálně pracuji na středisku analytické chemie, kde mám na starosti pět různých plynových chromatografů. Na těchto přístrojích provádím rutinní analýzy vzorků, ale také vyvíjím metody pro vzorky nové. Jinak řečeno: od výzkumníků dostanu vzorky, který analyzuji na jednom z chromatografů. Výsledkem této analýzy je chromatogram, tedy záznam o složení vzorku. Nicméně každý výstup záleží na konkrétním požadavku výzkumníků, co přesně se potřebují dozvědět.

Jak vypadá Váš běžný pracovní den?

Jelikož mi nevdá vstávání, chodím do práce už na šestou hodinu. Máme ale pružnou pracovní dobu, takže je na nás, kdy do laboratoře dorazíme. Nejpozději však do půl deváté. Hned ráno se podívám do počítače a zjistím, jaké vzorky mám zanalyzovat. Pokud kolegové žádné vzorky prozkoumat nepotřebují, zabývám se jinými činnostmi. Například píšu odborné rešerše a články z oblasti chemie nebo technologií. Den ode dne se moje práce liší, což se mi líbí.

Proč jste se vůbec rozhodla studovat chemii?

Studovala jsem gymnázium v Litvínově a celou střední školu jsem si nebyla jistá, kudy se chci vydat. Jelikož mě více bavily přírodní vědy, vybrala jsem si právě chemii. Zajímá mě výzkum v laboratořích a z chemie jsem maturovala, takže vysoká škola v tomto oboru byla logickou volbou.

Kterou vysokou školu jste si tedy nakonec vybrala?

Vystudovala jsem Vysokou školu chemicko-technologickou v Praze. Bakalářský titul mám z Fakulty chemické technologie, a poté jsem přešla na Fakultu technologie ochrany prostředí, obor chemie a technologie paliv a prostředí.

Co se Vám na práci v laboratořích nejvíce líbí?

Líbí se mi, že přijdu do kontaktu s novými věcmi, které nás ve škole nenaučili. Uvědomila jsem si, že praxe je pro člověka velice důležitá a otevře vám úplně nové obzory.

Jak jste se dostala k práci v UniCRE?

Součástí vysokoškolského studia byla čtrnáctidenní praxe v laboratořích UniCRE. S pracovníky laboratoří jsem pak navíc spolupracovala i při psaní diplomové práce. Líbilo se mi tu, a když mi vedení nabídlo práci, ráda jsem ji přijala. Přestože jsem měla už dříve domluvené jiné zaměstnání, dala jsem přednost právě UniCRE.

UniCRE poměrně úzce spolupracuje s Univerzitním centrem VŠCHT Praha – Unipetrol, které má prostory v rámci Chemparku Záluží hned ve vedlejší budově. Dostanete se při své práci také do kontaktu se studenty?

Poměrně často. Studenti chodí na čtrnáctidenní praxi do laboratoří. Stejně, jak jsem to dříve měla

i já. Taky se zapojují do výzkumných projektů jako pomocné vědecké síly. Kromě vysokoškoláků k nám občas zavítají také studenti středních škol, kteří chodí do UniCRE na exkurze. Prohlížíjí si laboratoře a seznamují se s prací výzkumníků.

Nabízí UniCRE pro své zaměstnance možnosti stáží nebo vzdělávacích školení?

Samozřejmě tuto možnost máme. Na stáži jsem ještě nebyla, ale nabídky tu jsou. Ráda bych někdy také nějakou vyzkoušela, ale potřebuji ještě zapracovat na své angličtině.

O UniCRE:

Unipetrol výzkumně vzdělávací centrum, a.s., se zabývá orientovaným a aplikovaným výzkumem v oblastech

- efektivní a ekologická výroba motorových paliv
- příprava surovin pro výrobu polymerů
- trvale udržitelné využívání obnovitelných surovin
- snižování emisí škodlivých látek
- pokročilé anorganické materiály.

Dlouhodobě spolupracuje s aplikační sférou a prestižními vysokými školami v České republice i zahraničí.

www.unicre.cz

Motto:*„Čím horší je stát, tím více má zákonů.“**Publius Cornelius Tacitus**(kolem 55 n. l. – 115, byl římský historik, právník a senátor)*

Nový „Stavební zákon“ – s VELKÝMI ROZPAKY

Novela stavebního zákona, tedy změna zákona č. 183/2006 Sb., o územním plánování a stavebním řádu, ve znění pozdějších předpisů a další související zákony hýbe veřejností, developery i stavebními firmami. Podle studie Doing Business patří ČR v celkovém hodnocení rychlosti a transparentnosti povolování staveb na 127 příčku z celkem 130 zemí. Novela zákona by to měla změnit. Bude to lepší ne? Budou se rychleji, s menším počtem razítek. Stavět silnice, stavební celky, bytové domy, rodinné domy nebo obyčejná pergola? Na tyto otázky jsme se zeptali viceprezidentky Hospodářské komory ČR, Mgr. Ireny Bartoňové-Pálkové, která se touto novelou zabývala téměř dva roky. redakce



V současné době se novela po projednání v Senátu, a senátoři novelu příliš nepodporovali, vrací do Poslanecké sněmovny s pozměňovacími návrhy. Tak je dobré novelu přijmout nebo ne? A který koncept je lepší, ten ze Sněmovny nebo ze Senátu?

Tady je nutné říci, že ze dvou špatných vybíráme to lepší. Tedy novela vůbec není ideální a má daleko k modernímu stavebnímu právu. Má ale v sobě prvky, které nám to přeci jen trochu zjednoduší a snad i zrychlí. Řadu věcí se podařilo upravit již ve vládní předloze (např. zavedení či zkrácení lhůt pro jednání úřadů) a následně v Poslanecké sněmovně formou pozměňovacích návrhů (např. zjednodušení dokumentace společného povolení).

To, co se zejména řešilo v Senátu, je tzv. omezení veřejnosti. Ale ono to není tak docela pravda. Za prvé se nejedná o sousedy, ale spolky. A za druhé veřejnost má naprosto stejná práva v celém procesu územního plánování a předcházejících fázích rozhodování o území jako doposud. Například pokud se spolek věnuje ochraně přírody a krajiny, pak je stále stejně jako byl dosud účastníkem řízení podle zákona o ochraně přírody a krajiny. Spolky jsou dále ve stejném rozsahu účastníky řízení o EIA a dalších právních předpisů. (Pokud bude v rámci zjišťovacího řízení řečeno, že stavba nevyžaduje další posouzení vlivů (EIA), může tento závěr spolek napadnout žalobou. Pokud soud rozhodne, že nebude vliv posuzován, pak není důvod, aby v rámci řízení dle stavebního zákona byly spolky účastníky, neboť vliv na životní prostředí byl již dostatečně posouzen.) Spolky jen nemohou, pak mnohdy účelovými obstrukcemi, brzdit stavební řízení ve správním řízení. Hysterie kolem této části novely je absurdní manipulací a zbytečnou panikou.

Senátoři vrátili novelu s pozměňovacími návrhy do parlamentu a 27. 6. se projednává znovu v Poslanecké sněmovně. Hospodářská komora podporuje tu verzi, která vyšla ze Sněmovny a v tomto smyslu budeme i my působit směrem k poslancům. Senátní

verze v mnoha ohledech naopak komplikuje výstavbu, nahrává spekulantům s pozemky a prodáží výstavbu rozvodů elektřiny, plynu i tepla, což se promítne do růstu cen energií. Kvůli nesmyslným požadavkům zákona ale hrozí i faktické zastavení výstavby dopravní i technické infrastruktury, jako jsou třeba vodovody, kanalizace, trafostanice či energetické vedení.

Co jsou tedy hlavní změny v novele?

Hlavní změnou je snížení množství potřebných razítek pro stavbu a zavedení tzv. společného povolovacího řízení. V tomto modelu budou rozhodována územní a stavební řízení i řízení o posouzení vlivu staveb na životní prostředí (řízení EIA). Ostatní řízení, jako je například řízení o integrovaném povolení, řízení dle zákona o ochraně přírody a krajiny a další, zůstaly samostatné. To bude nadále zbytečně prodlužovat schvalování staveb. Další změnou ve výstavbě je určitě ono již zmíněné vyloučení veřejnosti ve správním řízení, což by mohlo stavby výrazně zrychlit. Zásadní změna je pro širokou veřejnost při stavbě rodinného domu do 150 m² pouze na ohlášení.

Bude společné řízení cestou k rychlejšímu získání stavebního povolení?

Společné řízení zřejmě přinese zpřehlednění celého procesu a do určité míry jeho zjednodušení, ovšem k urychlení procesu dle mého názoru nedojde. Vyřízení společného povolení má dle dikce zákona trvat maximálně 120 dnů, ve složitých případech 180 dnů. Ovšem pokud bude součástí společného řízení EIA (v případech které dle zákona vyžadují posouzení dopadu záměru na životní prostředí), pak tato lhůta po dobu řízení EIA nebežší. Řízení EIA může poté trvat velmi dlouhou dobu, obdobně jako dnes, a k reálnému zrychlení celého procesu tedy nedochází. Rovněž zákon ukládá úřadům provádět některé úkony bezodkladně, přičemž taková lhůta, byť výkladem lze dojít k tomu, jaké je její přiměřené trvání, moc právní jistoty nepřináší a nepřináší ani zrychlení.

A co s tím dál?

Novela neřeší koncepční problémy, nedochází k zrychlení procesu změny územního plánu, měl by být vymezen počet dotčených orgánů v povolovacím řízení, mělo by být zavedeno společné povolení stavby, které zahrne územní stavební řízení včetně posudku EIA a vodohospodářského řízení. Je potřeba začít urychleně pracovat na moderním stavebním právu, kde budou jasné termíny i kompetence úřadů. To si přitom vyžádá i zásah do kompetenčního zákona, tedy abyste nemuseli mít cca 40 razítek z různých úřadů spadajících pod různá ministerstva. Moderní stavební právo znamená 1 úřad, 1 povolení, 1 soud.

Pani viceprezidentko, HK poslala do PS tzv. Semafor s vážnými výhradami a před několika dny výzvu do Senátu k přijetí tohoto zákona. Jaký to mělo v Parlamentu ohlas a je účelné a pro podnikatele důstojné, vyzývat zároveň ke schválení a zároveň novele zmatečného zákona, který sliboval již ministr Dyba v roce 1994?

Poslanci i senátoři náš hlas vnímají velmi silně a to, že potřebujeme nový zákon tvrdíme od počátku, kdy se to začalo zadrhávat právě mezi jednotlivými resorty. Zásadní rekonstrukce, kterou požadujeme, bude trvat několik let. Předpoklad je 5 až 7. Proto neschválení předložené novely, či další zásahy směřující spíše ke zhoršení, by tak zamezily alespoň částečné změně v povolovacích procesech. Hospodářská komora ČR v rámci meziresortního připomínkového řízení uplatnila k novele 132 připomínek na 59 stranách, z nichž 129 je zásadních. Mnoho práce odvedly naše sekce a spousta toho dobrého je právě z řad našich členů – podnikatelů. Proto považují za důstojné, i nutné, bojovat za změny, které se nám podařilo prosadit, protože to přeci jen přinese nějaký posun. Zůstat v nezměněném stavu dalších sedm let by byla ta horší varianta.

Děkujeme za rozhovor.

redakce

Vedlejší energetický produkt – materiál pro stavební účely

Oběhové hospodářství je založeno především na faktu, že použité bude po úpravě využito znovu. Z logiky věci pak vyplývá, že se tak šetří primární zdroje, které jsou čím dál vzácnější a netrpí tolik životní prostředí.

Od VEP po výrobě

Při výrobě tepla a elektrické energie v procesu spalování hnědého uhlí vznikají jako vedlejší energetické produkty (dále jen VEP) popel nebo škvára. Tyto uvedené zbytkové energetické produkty se následnou certifikací stávají certifikovanými stavebními výrobky (CSV) k možnému celoročnímu komerčnímu využití.

Z produkce spol. United Energy, a.s., která je součástí Energetického a průmyslového holdingu a je vlastníkem a provozovatelem Teplárny Komořany s kombinovanou výrobou tepla a elektřiny, se jedná o dva druhy produktu, tzv. aditivovaný granulát a dále pak popílek z látkových filtrů. Oba tyto produkty mají jak platné certifikáty, tak prohlášení o shodě a stavebně technické osvědčení. (<http://www.epcoaltrading.cz/ue/>)

Aditivovaný granulát, setkat se můžeme rovněž s názvem aglomerát, jako CSV, je směs popelovin s vodou. Vzniká mísením produktů z fluidního spalování hnědého uhlí. Skladován je v suchém stavu v silech, k mísení dochází až před samotným prodejem. Díky určitému obsahu volného CaO dochází při reakci s vodou k následnému tuhnutí v časovém rozmezí a dobou tuhnutí do 4 hodin. Tímto je výrobek určen k okamžitému zpracování. Doprava je zajišťována sklápěcí nákladní dopravou (sklápěči).

Aditivovaný granulát je díky svým velmi dobrým geotechnickým vlastnostem využíván zejména ve stavebnictví pro:

- násypy a zásypy při stavbě pozemních komunikací jako podkladové vrstvy pro zpevnění podloží
- násypy a zásypy do povrchových dolů
- rekultivační zemní práce
- obsypy a zásypy objektů, inženýrských sítí
- stabilizace zemin (zhutnění zemních plání)

Mimo tyto komerční účely je využíván k rekultivaci a revitalizaci krajiny po těžbě.

Reference s využitím CSV:

- Průmyslová zóna Joseph Most, Triangle Žatec
- Hypermarket Tesco Most a Jirkov, Baumax Most
- Polygon Most (úpravy terénu, násypy)
- Penny Market Bílina
- Individuální výstavba RD Strupčice
- Inženýrské sítě RD Havraň u Mostu
- Stavba rychlostní komunikace R7

Popílek z látkových filtrů neboli tzv. fluidní popílek či úletový popel, vzniká při fluidním spalování HU jeho zachycením na látkových filtrech. Skladován je v silech a při jeho prodeji je plněn v suchém

stavu uzavřeným okruhem do autocisteren, tzv. silocisteren. Jeho výhodou je jeho jemná zrnitost, která se pohybuje do 1,5 mm.

Možnosti využití tohoto druhu popílku jsou opět primárně ve stavebnictví, a to jako:

- přísada pro výrobu Pórobetonu
- přísada pro výrobu suchých maltových směsí a maltovin

Po jeho zvlhčení, které si v tomto případě zajišťuje koncový zákazník sám, dochází stejně jako u ad. granulátu k jeho postupnému tuhnutí a tak je jeho využití rozšířeno i pro budování zásypů a násypů staveb.

Kapacitní možnosti těchto CSV jsou přímo závislé na výkonu teplárny v průběhu roku, dle ročního období, délky a intenzity topné sezóny, a pohybují se v rozmezí cca 600–2000 t/denně.

Podle platné legislativy EU a ČR splňují oba tyto druhy CSV jak požadavky technické, tak požadavky na ochranu lidského zdraví a životního prostředí.

Škvára jako výstup z technologie, se z roštu kotle obvykle dopravuje do vodní lázně odstruskovače. Mokřý proces odstraní většinu rozpuštěných solí, které VEP obsahuje. Po odvodnění materiál postupuje kontinuálně dál po separátorech železných i neželezných kovů do bunkru již v žádané kvalitě. V této fázi by se dalo o škváře hovořit již jako o výrobku.

Dlouholetým výzkumem a především zkušenostmi z praxe je prokázáno, že vlastnosti škváry ze spalování komunálních odpadů výrobků jsou podobné vlastnostem portlandských betonů. Škvára se skládá ze složitých hlinitanů a křemičitanů vápenatých podobně jako beton.

Po aplikaci v potřebné vrstvě se během několika dní materiál zpevní natolik, že bez problémů snese pohyb těžké techniky (nákladní automobily, silniční stroje) Škvára je tedy možné jako výrobek s velkou výhodou využívat v různých aplikacích na těchto doporučených stavbách:

- Násypy a zásypy na stavbách a provozu skládek
- Překryvné vrstvy uložených odpadů v rámci skládek
- Konstrukce hrází a kazet v rámci areálů skládek odpadu
- Vnitřní pozemní komunikace v objektu skládky
- Podklad pro jiné pozemní komunikace

Na výše uvedených stavbách může být použita především proto, že má vhodné ekologické a mechanické vlastnosti. Vzhledem ke způsobu výroby, kdy v primární výrobě prochází výrobek



Příklad deponie škváry ve spalovně před její další úpravou a nakládání/využití po úpravě škváry z EVO, Mallorca. zdroj CEWEP

termicko-oxidačním procesem, neobsahuje žádné nebezpečné organické látky ve smyslu platné odpadové i zdravotní legislativy. Popeloviny mají podobné pucolánové vlastnosti jako stavební výrobky typu maltovin. Lze je tedy s výhodou využívat jako stavební výrobek (podkladové vrstvy pozemních komunikací).

Funkční vlastnosti tohoto stavebního výrobku (pevnost, nefiltrovatelnost, nevymrzání, odolnost proti otěru) z popelovin pro použití jako násypy, zásypy, podkladové vrstvy staveb jsou přirozeně provázeny rychlým vytvrdnutím vrstvy. To je samozřejmě ve vyspělých státech dobře známo a využíváno jako náhrada neobnovitelných přírodních surovin (šterk, kamenivo, betony) při stavbě silnic, parkovišť a dalších staveb.

Nejdále je s certifikací škváry jako výrobku v ČR společnost Termizo, a.s. Liberec ze skupiny MVV Energie CZ, která škváru jako výrobek nabízí pod označením SPRUK. Na základě posudků soudních znalců bylo i soudně rozhodnuto, že výrobek SPRUK není odpad. Lze ho tedy v souladu s českou stavební certifikací a evropskou registrací REACH používat na stavbách konstrukčních vrstev silničních komunikací a stavbách skládek. Je však zakázáno použití tohoto výrobku na povrchu terénu, ve svrchních uzavíracích vrstvách skládky a ve stavbách skládek S-IO. Certifikát a stavební technické osvědčení výrobku Popílek a směsi s popílkem pro násypy a zásypy (s označením SPRUK) ve variantě pro stavby skládek je ke stažení na webových stránkách této společnosti <http://tmz.mvv.cz/>.

J. Sedláček, United Energy
S. Hauserová, EP Coal Trading

„Quo vadis“ – české stavebnictví



Aktuální vývoj a výhled

Vývoj stavební výroby v roce 2016 – po velmi dynamickém a nadměrně stimulovaném růstu v roce 2015 – dospěl k výsledku, který spíše připomíná negativní období tuzemského stavebnictví v letech 2010–2014.

Stavební výroba představuje sektor, který by, na rozdíl od drtivé většiny ostatních, zřejmě na rok 2016 nejráději zapomněl. Během něj vykázala pokles ve výši 7,6% meziročně a ani prosincový meziroční růst o 1,9% nemohl na celkovém výsledku příliš změnit. Nakonec již po téměř celý rok 2016 bylo řadou kompetentních míst upozorňováno, že v daných podmínkách bude za relativně úspěšný výsledek možné považovat stav, kdy pokles stavebnictví nebude dvouciferný (což se tedy s rezervou stalo) a že **veškeré další úsilí v oblasti komplexně pojaté hospodářské politiky ve vztahu ke stavebnictví by mělo být urychleně zaměřeno na odstranění povětšinou procesně-administrativních, nikoliv tržních, překážek, které normálnímu rozvoji stavebních aktivit v jejich jednotlivých segmentech brání.**

Rok 2016 současně přinesl bezprecedentní rozevření nůžek mezi vývojem pozemního stavitelství (jež pokleslo o 3,3 % meziročně a na výsledném poklesu se podílelo v rozsahu -2,2 procentního bodu) a stavebnictví inženýrského, které vykázalo propastný pokles o 16% meziročně (a na finálním propadu se tak podílelo -5,4 procentního bodu). **Je pravděpodobné, že období následující povede k oživení stavební výroby, zvláště v segmentu inženýrského stavitelství, u něhož lze předpokládat odblokování překážek, bránících využívání fondů EU pro účely dopravních staveb v plném rozsahu. Cílem**

však je vytvoření takového systému, který by byl v čase stabilní a nebyl provázen tak zásadními výkyvy. V případě pozemního stavitelství můžeme hovořit o podstatně stabilnějším vývoji, u něhož předstihové ukazatele, zvláště ze závěru roku 2016, nasvědčují na viditelné oživení, které se však pravděpodobně nebude týkat plošně celého území České republiky, ale příslušných regionů, kde se sílí kupní síla přelije do zvýšené poptávky po bydlení i podnikatelských projektech.

Počet stavebních zakázek v roce 2016 meziročně vzrostl o 27 %; jejich celková hodnota však klesla o 1,9% (v pozemním stavitelství vzrostla meziročně o 21 %, v inženýrském poklesla o 15,7 %). Na konci roku 2016 činila zásoba neprovedených a smlouvou ošetřených zakázek 128,3 mld. Kč, což avizuje objem dodatečných stavebních aktivit pro rok 2017. V prosinci 2016 došlo k významnému zvýšení vydaných stavebních povolení (o 13,5 % meziročně) i hodnoty staveb (o 21,1 %). V pozemním stavitelství jednoznačně dominuje výstavba rodinných domů před domy bytovými. V samém závěru roku však tempo růstu v obou kategoriích bylo velmi dynamické (26,3 %, resp. 16,4 %). Právě tyto veličiny slibují pozitivní naději pro vývoj v roce letošním i v roce 2018.

Velmi proměnlivý a nepredikovatelný vývoj stavební výroby má bezprostřední dopad i na faktickou stagnaci projektových, inženýrských a architektonických služeb; jejich vývoj v roce 2016 vykázal významný pokles, což je velmi varující signál zvláště z pohledu příprav staveb, u kterých je předpoklad jejich realizace v delším časovém horizontu. Za celý rok 2016 poklesly tyto aktivity meziročně o 7,3 %, v samotném závěrečném čtvrtletí loňského roku pak o 5,6 %.

S ohledem na výši propadu stavební výroby a význam stavebnictví na tuzemském ekonomickém výkonu lze konstatovat s jistotou mírou zjednodušení, že nebyt tohoto propadu stavební výroby a navazujících inženýrských projektových aktivit, mohl by růst HDP České republiky činit ve třetím čtvrtletí roku 2016 namísto 1,9 % meziročně přibližně 2,5 % v případě, že by stavební výroba „pouze“ stagnovala. A s každým procentem růstu stavební výroby by v roce 2016 mohl růst HDP v důsledku přímého dopadu stavebnictví činit přibližně 0,07 procentního bodu; jinými slovy, pokud by stavebnictví rostlo 7% tempem růstu tak, jako v roce 2015, mohl by se růst HDP ve třetím čtvrtletí roku 2016 blížít 3 % meziročně.

Zásadním důvodem poklesu stavební výroby v roce 2016 nebyla primárně nedostatečná poptávka, ani snížená potřeba daná saturací trhu, a nebyl jí ani nedostatek finančních prostředků z veřejných zdrojů pro případ zvláště inženýrského stavitelství (kde je jejich podíl na financování téměř výlučný). Bylo jim komplexní a dlouhodobé selhání

veřejného sektoru při vytváření institucionálních, procesních a administrativních podmínek pro rozvoj stavebnictví. Urgentním úkolem hospodářské politiky v současné době je tyto podmínky zásadním způsobem zlepšit a zajistit, aby relativně dostatečné finanční zdroje byly alokovány na nejpřetěžnější projekty v souladu s dlouhodobě věrohodnou a pokud možno neměnnou strategií.

Prognóza pro 2017–2018

V letošním roce se stavební produkce vrátí k růstu. Pro letošní rok by míra růstu měla „napravit“ útlum loňského roku a pohybovat se přibližně na úrovni 2,5 %; v roce následujícím by mohla reálně atakovat hodnoty blízké 4 %. Za slušným výsledkem roku 2017 bude stále stát převážně vývoj v pozemním stavitelství, v němž se kladně projeví oživení v euro-zóně a pokračování příznivého vývoje v české ekonomice. Naopak inženýrské stavitelství se vrátí k růstu nejdříve na konci roku 2017. V roce 2018 se dálelepší ekonomická aktivita v eurozóně, což se následně odrazí ve zrychlení růstu pozemního stavitelství; v případě inženýrského stavitelství předpokládáme vlivem silnější investiční aktivity, podpořené obnovením čerpání fondů EU, dosažení přesvědčivější výkonnosti.

Následující dva roky tak budou ve znamení stabilizace po hektických uplynulých dvou letech (v prvním případě s kladným, ve druhém případě se záporným znamením), reflektujících velmi těkavý vývoj v segmentu veřejných investic inženýrského stavitelství. Příčiny této těkavosti vyvěrají především z celé škály procedurálních selhání, ať jimi jsou nezvládnutí přechodu mezi dvěma programovacími obdobími čerpání fondů EU, nezlepšování praxe územních plánování, stavebních povolení a schopnosti prakticky naplňovat schválené strategické plány. Výkonnost je též ovlivněna stále spíše slabší ekonomickou a zvláště investiční aktivitou v EU, jež doprovází nepřesvědčivý výkon pozemního stavitelství.

V delším časovém výhledu (do konce této dekády) by otěže stavební výroby mělo opětovně převzít inženýrské stavitelství, což bude přímým důsledkem naší schopnosti využít možností plynoucích z nabídky fondů EU pro aktivity spojené se stavebnictvím (nejen v případě projektů dopravní infrastruktury stavitelství inženýrského, ale například v případě energeticky a zdrojově úsporných aktivit u stavitelství pozemního). Pozemní stavitelství, daleko bezprostředněji determinované tržními faktory, by mělo s tímto vývojem držet krok v závislosti na zrychlení růstu HDP v euro-zóně, potažmo celé EU.

Petr Zahradník

Poradce prezidenta Hospodářské komory

České republiky

a člen Evropského hospodářského

a sociálního výboru, Brusel

Stavba Ústeckého kraje 2017

A je tu další ročník. 17 let od vyhlášení 1. ročníku soutěžní přehlídky Stavba Ústeckého kraje, která by měla zvýšit jak sebevědomí stavařů, architektů, investorů, uživatelů staveb na území ÚK, ale i přispět propagaci kraje, který je stále vnímán jen spíše průmyslově, ekologicky, sociologicky, a nevím jak ještě negativně. Přesto tu nejen v novodobé historii vyrostlo spoustu architektonicky zajímavých, praktických a prospěšných staveb. Soutěž je dílem Okresní hospodářské komory v Litoměřicích (vyhlašovatel a organizátor), za odborné garance České komory autorizovaných inženýrů a techniků a Svazu podnikatelů ve stavebnictví, se záštitou hejtmána Ústeckého kraje Oldřicha Bubeníčka, s hlavním partnerem akce společností Lafarge.

Předmětem soutěžní přehlídky je stavbou realizované stavební dílo ve smyslu ustanovení § 2 odst. 1 zákona č. 121/2000 Sb., o právu autorském a o právech souvisejících s právem autorským (autorský zákon), které je tvůrčím osobitým řešením stavby nebo souboru staveb, dokládající kulturu stavitelského umění, tedy tvořící harmonický celek tvarový (estetický), dispoziční, materiálový, technologický a provozní... Účelem a posláním soutěže je nalézt, a ocenit nejvyšší stavbu reprezentující kulturu stavitelského umění v Ústeckém kraji v časovém rozmezí leden 2014 až prosinec 2016 a rovněž vytvořit a udržet tradici v udělování titulu, a to vždy za období dvou let. Soutěžní přehlídka je otevřena veškerým typům novostaveb pozemních, inženýrských a popřípadě ve vymezeném časovém období provedených rekonstrukcí takových staveb. Stavba musí být postavena na území Ústeckého kraje, přičemž do soutěžní přehlídky může být přihlášená pouze stavba daná do užívání v časovém rozmezí leden 2014 až prosinec 2016; každá stavba smí být přihlášená do soutěžní přehlídky pouze jedenkrát. Přihlášku do soutěže podává investor stavby s písemným souhlasem autora stavby, popřípadě autor stavby s písemným souhlasem investora stavby, popřípadě městské nebo obecní úřady.

A jaké stavby byly v minulosti např. oceněny? 1. ročník byl pojat jako Stavba 10letí a vyhrál ji s přehledem Mariánský most v Ústí n/L. Mezi oceněnými stavbami byly pro zajímavost např. archiv v Lovosicích, lávka před dálnici D8, dopravní řešení s kruhovou křižovatkou v Chomutově, knihovna v Děčíně, kaplička v Bílce apod.

V posledním hodnoceném ročníku 2013 se umístily :

- na 1. místě „Svatostánek českého vinařství – Gotický hrad Litoměřice“
- na 2. místě „Dostavba vývojového a výzkumného centra Hennlich“
- na 3. místě „Atlantik – knihovna a multimediální centrum Děčín“

Na předkladatele vítězné stavby čeká letos mj. odměna 30 000 Kč. Termín podávání přihlášek se neúprosně blíží, a proto neváhejte a vaši stavbu nechte soutěžit. Kompletní propozice vám na vyžádání zašle sekretariát Okresní hospodářské komory v Litoměřicích (reditel.ohk.ltm@seznam.cz, info@reality-reno.cz)

Zbyněk Pěnka
Předseda OHK Litoměřice



Ohlédnutí za sedmi stavebními divy Mostecka po 10 letech

Je to již deset let, kdy v tomto magazínu v roce 2007 věnovanému také stavebnictví, vytipovali pánové Rudolf Jung a Jiří Harant a jak sami říkali, s notnou dávkou troufalosti, 7 stavebních „divů“ Mostecka. Jen pro připomenutí se jednalo o: Mostecký koridor, Hipodrom (jako reprezentant ostatních rekultivačních staveb), Mostecké divadlo, Přehrada Fláje, Kostel Nanebevzetí panny Marie, Hrad Hněvín, a kostelík Sv. Jakuba v Bedřichově Světcí.

Jen tak mimochodem, tehdy se týdeník Homér v čísle 41 z 11. 10. 2007 inspiroval a také předložil 7, ale antividů. A také jen pro připomenutí se jednalo tehdy o: Bazénky u Repre, Chanovské paneláky, Mostecké městské cyklostezky, Mostecké podchody, Objekt Tornádo, Skelet na Liščím vrchu, Kruhový objezd Matylda.

Deset let je člověka i človíčka poměrně významná doba, jednotlivec může vystudovat, ale také ztratit soudnost a moudrost, může onemocnět i se uzdravit, zkratka může se stát, ustát i neustát leccos. I ve veřejném prostoru není deset let bezvýznamnou etapou a platí a platilo to i pro nás na Mostecku. Střídali se primátoři i svářící se koalice, změnami prošla i regionální ekonomika, vysoce postaveným laikům zesmrádlu uhlí, postavil se Centrál, zatím jen pro vodní ptactvo natekla voda do jezera, zarostly náletovými dřevinami i vyhlídky na Hněvíně, jak bumerang se městu vrátilo v pochybném stavu Repre, i nějaká dopravní ministavbyčka by se našla, přibyly ovšem také vyloučené lokality, a asi by každý mohl pokračovat sám.

Tak jak ty divy vidíme dnes a vezměme to pěkně popořadě.

Mostecký koridor – Spolu s Ervěnickým asi na věky unikátní soubor staveb a v celém rozsahu z hlediska přesunu hmot a technické infrastruktury. Měli bychom to mít pořád na paměti.

Hipodrom – spolu se stejně unikátním Autodromem, Aerodromem a ostatními „pozůstatky“ těžební činnosti jsou největším důkazem, že těžba je prakticky jediný, kdo po sobě „uklidí“ a navíc přinese unikátní bonus, o kterém by se obyvatelům jiných měst mohlo jen zdát. Zmíněný Hipodrom prošel v poslední době změnou majitele a doufejme, že „koňáci“ jej povedou k dalšímu rozkvětu a stabilitě. Příroda si udělá to své zcela jistě.

Mostecké divadlo – stále unikátní stavba zdobící Mostecké centrum. Ale. Nic není věčné a návštěvníci nad leccímž již zvedají obočí. Vysezené sedačky, hlučná klimatizace, možná toalety a pan ředitel divadla by jistě pokračoval – je to k zamyšlení majitele.

Flájská přehrada – unikátní stavební dílo, navíc s vysokou užžitnou hodnotou, se od roku 1960,

kdy bylo dáno do provozu, se stále více integruje do přírody a je chloubou regionu. Jen se o tom možná neví.

Kostel Nanebevzetí panny Marie – co k tomu dodat. Tato stavba sice nepřevyšuje okázalostí a významem řadu světových sakrálních staveb, ale je symbolem mistrovství stavebních inženýrů a „ajťáků“ (i když se jim tak v době přesunu kostela tak asi neříkalo), kteří dokázali tak obrovskou stavbu o váze 10 000 tun přesunout o těch známých 841 metrů. Jak dorůstají okolní stromy, tak se stále více stává kostel a jeho okolí Mosteckým unikátem.

Hrad Hněvín – byť replika, je náš hrad stále srdcovou záležitostí a symbolem Mostečanů a jako technické provedení rekonstrukce – všechna čest. Ovšem jakýsi projektant bez fantazie a předvídatosti kdysi naprojektoval a také pak kdosi postavil komunikaci, kde se dnešní auta nevyhnou a ani semafor nikoho nenapadl a tak cesta nahoru je plná obav, kdo se vyřítí z protisměru. U hradu bezděky vznikl také jeden nechtěný unikát – máme zbudované vyhlídky, za kterých s trochou

Ke skutečné stavební raritě Mostecka, řadící se podle úhlu pohledu někam mezi divy a antividly, patří ruina skeletu bývalého objektu „Mototechny“ ve Velebudicích. Tento objekt, dnes již přirozeně zasazený do divoké zeleně a sloužící jako architektonicky zajímavý a novátorsky pojatý podstavec pro solární panely, stojí vsuktu za pozornost. Správně podáno by to jistě nějaké ocenění moderní industriální architektury dostalo.



Foto: D. Pečnerová

zlozmyslnosti není vidět možné – zkrátka zarostly, stejně tak jako možný exkluzivní výhled z hradní restaurace. Škoda.

Kostelík Sv. Jakuba v Bedřichově Světcí si o zařazení do divů Mostecka řekl datem svého vzniku – kolem roku 1230 a tím, že jako základ před rekonstrukcí stál a stále stojí. Prošel za uplynulých deseti let řadou záchranných prací, na kterých se podílela řada firem, obec a místní ROTARY. Dnes je ve stavu funkčním a je schopen zajistit řadu kulturních akcí, což se zatím dělo. Ovšem církev jako vlastník zavětřila zajímavou kořist a neprodloužila nájemní smlouvu obci a spolku s tím, že se o kostelík bude nadále starat sama. V minulém TEMA o tom psali nasupení rotariáni. Tak doufejme, že tento stavební unikát nedopadne jako řada jiných sakrálních památek.

Patřilo by se po těch deseti letech seznam doplnit, ale bohužel. I když z hlediska existence staveb je deset let pouhou epizodkou a to, že se nic architektonicky významného u nás v Mostě nepostavilo, není až tak tragédií. Tak snad to Jezero a REPRES. Mluví se o lanovém městečku na Šibebníku – uvidíme.

Nabízí se také pohled na ty tenkrát Homérem vytipované „antidivů“, ale není to myšlenka naše, takže případné ohlednutí necháme na týdeníku Homér – bude-li chtít.

On si je vlastně může zhodnotit každý sám, chodíme okolo denně. Ovšem co lze říci oproti divům je to, že antidivů a divičků několik bezesporu přibývalo. Jen tak namátkou, o kterých jsme se ještě nezmínili. K zamyšlení stojí podivný a nesmyslný



Podivný ostrůvek u mosteckého nádraží.

ostrůvek (připomínající neslušný obrázek, který kluci malují na zdi) na parkovišti u nádraží, stejný malý ostrůvek na výjezdu z kruháku k nádraží, o smyslu betonových kolíků mezi Centrálem a Rozkvětem se dá také přemýšlet, centrální park nad Sportovní halou – o tom už se alespoň uvažuje, schody téměř pod okny magistrátu od Repre ke Cascade nemají ani cedulku o vstupu na vlastní nebezpečí, o dlažbě mezi Priorem a Repre ani nemluví.

Popravdě je třeba říci, že není vše v majetku města. Pokárání zaslouží i soukromí vlastníci pozemků i staveb – také nezodpovědní rádoby

podnikatelé. A dnešní vedení města sklízí počiny svých předchůdců, kteří bez špetky vizionářství (v tom lepším případě) rozprodali, nebo nenakoupili pozemky v centrální části města. Budiž to ponaučení a v centrální části města nikomu už ani metr, jestli ovšem ještě nějaký zbyl. Je obžalobou našeho legislativního řádu, že jsou situace, kdy samospráva, ale v podstatě nikdo za nic nemůže. Opravdu???

redakce

Absurdita roku 2017

Vážení podnikatelé, kolegové, rok se s rokem sešel a z letošních, do finále sedmi nominovaných absurdit máme vítězku.

Tou vítěznou absurditou je:

„Povinnost podnikatele odvádět DPH i z nezaplacených faktur“.

Následovanou volnou citací:

- Umístění cedulky k EET na místě inkasa tržeb
- Nedefinovaná součinnost podnikatele v agendě exekucí na mzdu zaměstnance, a to i nově přijatého
- V případě podání dokumentu na některé úřady elektronickou formou, doručit osobně dodatečně kolek
- Prokazování finanční způsobilosti pro dopravce příslušnému odboru krajských úřadů
- Občanský průkaz lze získat u kterékoliv „trojkové“ obce, ale řidičák jen u obce, kde žadatel trvale bydlí a musí navíc přinést fotku v papírové podobě, kdy ta obec ji má z občanky v podobě elektronické.

- Stavební povolení trvající pro firmy v průměru asi 250 dnů po absolvování 21 různých kroků

A pro připomenutí galerie vítězů?

2016...Všichni plátcí DPH musí podávat každý měsíc (kvartální plátcí – fyzické osoby – kvartálně) tzv. kontrolní hlášení.

2015...Úřad práce chce po zaměstnavatelích údaje, které sám vlastní.

2014...Zákon nepřipouští u živé hudby písničku na přání kvůli autorským právům.

2013...Stát přenesl odpovědnost nespolehlivého plátce na podnikatele, který s ním obchoduje. Podnikatelé tak musí vedle spolehlivosti v obchodním styku prověřovat i daňovou disciplínu obchodního partnera.

2012...Sancke až dva miliony korun za brigádníka, pokud nemá vstupní prohlídku, byť pracuje jediný den.

2011...S výpisem z trestního rejstříku osobně na soud, i když k němu má soud přístup on-line.

2010...Na státní úřad s dokumenty, které jsou aktualizované on-line.

2009...Velké zrcadlo, ledničku a dvě nášlapné váhy musí mít fyzioterapeut povinně ve své ordinaci.

2008...S ekologicky čistou zeminou na skládku.

2007...Podnikatel měl povinnost nahlásit tři dny dopředu živnostenskému úřadu v místě, kde má trvalou provozovnu, záměr jet se stánkem na výstavu nebo pouť. Musel také oznámit ukončení cesty, a tím i dočasné uzavření provozovny.

Komentář redakce:

☹, ale na druhou stranu je děsivá představa, kdyby se zrušením zbytečných agend ocitlo na trhu práce tisíce slušně honorovaných státních úředníků s tučným odstupným. Ale nakonec v době éry „4.0“ už ani ten papír tolik nepotřebujeme a když trochu přibřzdí supermarkety se svými letáky, tak to i nějaký ten strom přežije ☺.

„Tak vo co de?“

Odpad? Pouze pro neznalé!



Motto:

„V rámci odpadového hospodářství musí být dodržována tato hierarchie způsobů nakládání s odpady:

- a) předcházení vzniku odpadů,
- b) příprava k opětovnému použití,
- c) recyklace odpadů,
- d) jiné využití odpadů,
- e) odstranění odpadů“ (zákon č. 185/2001 Sb., ve znění pozdějších předpisů, § 9a, odst. 1).

Stalo se již tradicí, že se na tomto místě věnujeme **stanoveným i nestanoveným výrobkům a posuzování jejich bezpečnosti, komplexnosti, kvality či shody s legislativními a normativními předpisy**. Ani v tomto vydání TEMA nemůžeme učinit výjimku. Ale trochu jinak.

V případě stavebních a demoličních odpadů bychom si snad mohli na úvod dovolit parafrázovat slavný dialog Jaroslava Marvana s Ladislavem Peškem, ve filmu Škola základ života – „Odpad, co je odpad? Muška jenom zlatá...“. Muška zřejmě ne, ale za jistých okolností zlatý důl ano.

Vytváření odpadků je staré jako lidstvo samo, avšak postupem doby se mění náhled na odpady a značně nabývá na důrazu jejich případné další využití. Pokud si uvědomíme, že téměř každá lidská činnost vytváří nějaký druh odpadu, můžeme při nezodpovědném přístupu, během krátkého času žít na jedné velké skládce. V průmyslových podmínkách je zcela jistě jedním z největších původců odpadů stavebnictví, zejména demoliční, sanační a zemní práce.

Co je odpad, poměrně jasně definuje zákon č. 185/2001 Sb., o odpadech a o změně některých dalších zákonů, ve znění pozdějších předpisů (dále jen „zákon“), jehož §3 říká, že odpad je každá movitá věc, které se zbavujeme, nebo máme úmysl či povinnost se jí zbavit. Pokud by snad existovaly pochybnosti, zda se movitá věc považuje za odpad či nikoliv, rozhoduje na základě žádosti vlastníka konkrétní movité věci nebo z moci úřední příslušný krajský úřad.

Členění odpadů do podskupin je harmonizací směrnice Evropského parlamentu a Rady ve vyhlášce č. 93/2016 Sb., o Katalogu odpadů (dříve vyhláška č. 381/2001 Sb.), kde je stavební a demoliční odpad vhodný k recyklaci zařazen jako samostatná podskupina 17, která je dále členěna:

- 17 01 0x – beton, cihly, tašky, hrubá i jemná keramika ad.
- 17 02 0x – sklo
- 17 03 0x – asfaltové směsi
- 17 05 0x – zemina vytěžená vč. hlusiny, kamení, šterku ze železničního svršku ad.
- 17 08 0x – stavební materiály na bázi sádry
- 17 09 0x – směsné stavební a demoliční odpady

Důležitým pojmem v odpadové problematice je tzv. **vedlejší produkt**, kterým se stává každá movitá věc, která vznikla při výrobě, jejímž prvotním cílem není výroba nebo získání této věci, pokud vzniká jako nedílná součást výroby, je zajištěno její další využití bez dalšího zpracování způsobem jiným, než je běžná výrobní praxe, a její další využití je možné v souladu se zvláštními právními předpisy a nepovede

k nepříznivým účinkům na životní prostředí nebo lidské zdraví.

I přesto, že některé druhy odpadů reálně jako odpad vznikly, existuje možnost, jak se mohou být legálně předeklarovány, čímž **přestanou být odpadem** a stanou se žádanou surovinou. K tomu je však nutné, aby se odpad považoval za věc, která se běžně využívá ke konkrétním účelům, existuje pro ni trh nebo poptávka, splňuje technické požadavky pro konkrétní účely stanovené zvláštními právními předpisy nebo normami.

Zřejmě nejviditelnější a nejpoužívanější činností naplňující předmětná ustanovení zákona je **recyklace stavebních a demoličních odpadů**. Je zřejmé, že recyklace přináší řadu výhod, mezi které patří především snižování ekologické zátěže a ochrana přírodních zdrojů, předcházení nutnosti otvírek nových těžebních provozů, zmenšování celkového objemu odpadů ukládaných za řízených podmínek na skládkách a deponiích, snižování nákladů na nákup primární stavebních výrobků, snižování nákladů na přepravu i za ukládání odpadů, zmenšení požadavků na celkové logistické zajištění životního cyklu vzniku a likvidace odpadů i řada dalších.

Recyklovat lze odpady z demolice či sanace stavebních objektů, odpady získané při rekonstrukcích silnic i jiných stavebních objektů, které jsou způsobilé k dalšímu hospodářskému nebo jinému využití.

Recyklát se podle charakteru, obsahu surovin, kusovitosti i dalších parametrů rozděluje na mnoho druhů, přičemž však většinou zůstává zachováno základní zatřídění na asfaltový, betonový, cihelný a zeminový. Každý z těchto druhů má v odpadovém hospodářství i ve stavebnictví své pevné místo a jasně deklarované využití.

Asfaltový recyklát je používán jako součást konstrukčních vrstev silnic, pro výstavbu provizorních komunikací a parkovišť, pro dočasné opravy zpevněných komunikací a technologických ploch.

Betonový recyklát je používán především jako přísada do konstrukčních betonů i jako konstrukční vrstva silnic, případně jako ochranný zásyp při pokládce inženýrských sítí apod.

Cihelný recyklát se využívá především k výstavbě zpevněných ploch a tzv. polních cest, jako zásypový materiál, případně k úpravě ploch a jiných provozních komunikací.

Zeminový recyklát resp. tříděná zásypová zemina, je vhodná na hrubé terénní úpravy i dokončovací práce.

V zásadě probíhá recyklace dvěma způsoby – na jediném výrobním místě, na němž je postavena stacionární výrobní linka nebo přímo na místech vzniku odpadu,

na něž je přemísťována mobilní recyklační linka. Každé z těchto řešení má nezpochybnitelné výhody, avšak základní technologický postup se většinou nemění. Hlavní výrobní fáze se skládají z deponování stavebních a demoličních odpadů, jejich třídění, odstraňování nežádoucích komponent (např. železo, barvy, lepidla apod.), drcení, prosivání, přemísťování prostřednictvím kolové techniky nebo dopravních pásů a opětovného deponování, ovšem již ve formě vzniklého recyklátu. Je potřeba zdůraznit, že většina recyklátů slouží k tzv. používání na povrchu terénu, což v duchu legislativních předpisů znamená především rekultivace povrchu terénu, vyrovnávání terénních nerovností a jiné úpravy terénu, vytváření uzavíracích vrstev skládek, rekultivace uzavřených skládek, rekultivace odkališť, zavážení vytěžených lomů a další místa na povrchu terénu, kde jsou recykláty využívány k zasypávání a jiným úpravám.

Vzhledem ke skutečnosti, že pořízení recyklační linky je poměrně nákladnou investicí, snaží se jí většina jejích majitelů provozovat jako komerční záležitost, tzn. přijímat k recyklaci i stavební a demoliční odpady od jiných původců. Pro celkovou informovanost je potřeba upozornit na související legislativní předpisy, zejména vyhlášku č. 294/2005 Sb., o podmínkách ukládání odpadů na skládky a jejich využívání na povrchu terénu a změně vyhlášky č. 383/2001 Sb., o podrobnostech nakládání s odpady. **S účinností od 1. ledna 2017 vstoupila v platnost vyhláška č. 387/2016 Sb.**,

kterou se významně mění vyhláška č. 294/2005 Sb., o podmínkách ukládání odpadů na skládky a jejich využívání na povrchu terénu a změně vyhlášky č. 383/2001 Sb., ve znění pozdějších předpisů. Vyhláška č. 294/2005 Sb., ve znění pozdějších předpisů, příloha č. 1, odst. 2 a vyhláška č. 383/2001 Sb., ve znění pozdějších předpisů, příloha č. 2, ukládají původci odpadu předat provozovateli zařízení k nakládání s odpady tzv. základní popis odpadu (dále jen „ZPO“) a to v případě jednorázové nebo první z řady opakovaných dodávek odpadu v jednom kalendářním roce. Jedná se o legislativní povinnost, která je v praxi často oběma zainteresovanými stranami opomíjena, což však v důsledku může vést ke značným komplikacím či správním deliktům.

Pomocí původcům stavebních a demoličních odpadů může být „Metodický návod odboru odpadů pro řízení vzniku stavebních a demoličních odpadů a pro nakládání s nimi“ (Ministerstvo životního prostředí, leden 2008). Tento metodický návod určuje postup k naplňování § 16, odst. 1, písm. a) a písm. e) zákona, které stanoví, že původce odpadů je povinen odpady **zařazovat** podle druhů a kategorií a **shromažďovat** je utříděné podle jednotlivých druhů a kategorií.

Nebylo by však legislativně, kdyby neexistovaly alespoň nějaké výjimky a tak je tomu i v popisované problematice. I přesto, že jsou v rámci staveb používány stavební výrobky, které jsou z ní následně odjímaný, nemusí se jednoznačně jednat o stavební odpady, které naplňují definici §3 zákona a to v případě, že jsou následně v místě stavby nebo na jiné stavbě použity opět jako stavební výrobky k původnímu účelu.

Závěrečné upozornění k oblasti recyklace stavebních a demoličních odpadů zní – obdržíte-li **k některému z recyklátů** prohlášení o shodě, ES prohlášení o shodě, ujištění o shodě nebo obdobný dokument, prohlázející shodu, zbystřete. Dokument tohoto typu

nesmí být k předmětnému výrobku vydán a výrobce se tak dopouští vážného správního deliktu, za který může být sankcionován až do výše 50 mil. Kč.

Již v úvodu článku jsem zmínil naše tradiční téma, kterým jsou stanovené a nestanovené výrobky. Právě předchozím odstavcem jsme oblast **nestanovených výrobků** vyčerpali a až nyní se dostaneme k oblasti stanovených výrobků, které také plní v aktuální problematice nezastupitelné místo.

Existují určité druhy odpadů, zejména z oborů teplárenství a energetiky, které slouží jako vstupní komponenty pro výrobu **vybraných stavebních stanovených**

výrobků. Tuhé zbytky po spalování uhlí z energetických a teplárenských zdrojů a tuhé zbytky z procesů odsíření kouřových plynů (spalin) jsou zaříděny ve výše zmiňované vyhlášce č. 93/2016 Sb., o Katalogu odpadů, v samostatné podskupině 10, která je dále členěna:

- 10 01 01 – škvára, struska a kotelní prach
- 10 01 02 – popílek ze spalování uhlí
- 10 01 05 – pevné reakční produkty na bázi vápničku z odsířování spalin

Všechny uvedené produkty jsou zařazeny v kategorii odpad ostatní.

Pokračování na straně 29

Slovníček k aktuální problematice

I odpadová i výroková oblast má svůj vlastní jazyk, pojmológii a definice, bez jejichž znalosti se v problematice dříve či později ztratíme. Přinášíme tedy základní pojmy pro obecnou orientaci:

- **nebezpečný odpad** – odpad vykazující jednu nebo více nebezpečných vlastností uvedených v příloze přímo použitelného předpisu Evropské unie o nebezpečných vlastnostech odpadů,
- **komunální odpad** – veškerý odpad vznikající na území obce při činnosti fyzických osob a který je uveden jako komunální odpad v Katalogu odpadů, s výjimkou odpadů vznikajících u právnických osob nebo fyzických osob oprávněných k podnikání,
- **odpad podobný komunálnímu odpadu** – veškerý odpad vznikající na území obce při činnosti právnických osob nebo fyzických osob oprávněných k podnikání a který je uveden jako komunální odpad v Katalogu odpadů,
- **odpadové hospodářství** – činnost zaměřená na předcházení vzniku odpadů, na nakládání s odpady a na následnou péči o místo, kde jsou odpady trvale uloženy, a kontrola těchto činností,
- **nakládání s odpady** – obchodování s odpady, shromažďování, sběr, výkup, přeprava, doprava, skladování, úprava, využití a odstranění odpadů,
- **zařízení** – technické zařízení, místo, stavba nebo část stavby,
- **shromažďování odpadů** – krátkodobé soustředování odpadů do shromažďovacích prostředků v místě jejich vzniku před dalším nakládáním s odpady,
- **skladování odpadů** – přechodné soustředování odpadů v zařízení k tomu určeném po dobu nejvýše 3 let před jejich využitím nebo 1 roku před jejich odstraněním – písmeno h),
- **skládky** – zařízení zřízené v souladu se zvláštním právním předpisem a provozované ve třech na sebe bezprostředně navazujících fázích provozu, včetně zařízení provozovaného původcem odpadů za účelem odstraňování vlastních odpadů a zařízení určeného pro skladování odpadů s výjimkou skladování odpadů podle písmene h),
- **první fáze provozu skládky** – provozování zařízení k odstraňování odpadů jejich ukládáním na nebo pod úroveň terénu,
- **druhá fáze provozu skládky** – provozování zařízení k případnému využívání odpadů při uzavírání a rekultivaci skládky,
- **třetí fáze provozu skládky** – provozování zařízení určeného k nakládání s odpady za účelem zajištění následné péče o skládku po jejím uzavření,
- **sběr odpadů** – soustředování odpadů právnickou osobou nebo fyzickou osobou oprávněnou k podnikání od jiných osob včetně jejich předběžného třídění a předběžného skladování za účelem jejich přepravy do zařízení na zpracování odpadu,
- **tříděný sběr** – sběr, kdy je tok odpadů oddělen podle druhu, kategorie a charakteru odpadu s cílem usnadnit specifické zpracování,
- **výkup odpadů** – sběr odpadů v případě, kdy odpady jsou právnickou osobou nebo fyzickou osobou oprávněnou k podnikání kupovány za sjednanou cenu,
- **úprava odpadů** – každá činnost, která vede ke změně chemických, biologických nebo fyzikálních vlastností odpadů (včetně jejich třídění) za účelem umožnění nebo usnadnění jejich dopravy, využití, odstraňování nebo za účelem snížení jejich objemu, případně snížení jejich nebezpečných vlastností,
- **opětovné použití** – postupy, kterými jsou výrobky nebo jejich části, které nejsou odpadem, znovu použity ke stejnému účelu, ke kterému byly původně určeny,
- **využití odpadů** – činnost, jejímž výsledkem je, že odpad slouží užitečnému účelu tím, že nahradí materiály používané ke konkrétnímu účelu, a to i v zařízení neurčeném k využití odpadů nebo že je k tomuto konkrétnímu účelu upraven,
- **příprava k opětovnému použití** – způsob využití odpadů zahrnující čištění nebo opravu použitých výrobků nebo jejich částí a kontrolu provedenou osobou oprávněnou podle zvláštního právního předpisu spočívající v proověření, že použitý výrobek nebo jeho část, které byly odpady, jsou po čištění nebo opravě schopné bez dalšího zpracování opětovného použití,
- **materiálové využití odpadů** – způsob využití odpadů zahrnující recyklaci a další způsoby využití odpadů jako materiálu k původnímu nebo jiným účelům, s výjimkou bezprostředního získání energie,
- **recyklát** ze stavebního a demoličního odpadu – materiálový výstup ze zařízení k využívání a úpravě stavebních a demoličních odpadů kategorie ostatní odpad a odpadů podobných stavebním a demoličním odpadům, spočívající ve změně zrnitosti a jeho rozřazení na velikostní frakce recyklovaného umělého kameniva v zařízeních k tomu určených.
- **recyklace odpadů** – jakýkoliv způsob využití odpadů, kterým je odpad znovu zpracován na výrobky, materiály nebo látky pro původní nebo jiné účely jejich použití, včetně přepracování organických materiálů; recyklací odpadů není energetické využití a zpracování na výrobky, materiály nebo látky, které mají být použity jako palivo nebo zásypový materiál,
- **odstranění odpadů** – činnost, která není využitím odpadů, a to i v případě, že tato činnost má jako druhotný důsledek znovuzískání látek nebo energie,
- **zpracování odpadů** – využití nebo odstranění odpadů zahrnující i přípravu před využitím nebo odstraněním odpadů,
- **původce odpadů** – právnická osoba nebo fyzická osoba oprávněná k podnikání, při jejichž činnosti vznikají odpady, nebo právnická osoba nebo fyzická osoba oprávněná k podnikání, které provádějí úpravu odpadů nebo jiné činnosti, jejichž výsledkem je změna povahy nebo složení odpadů, a dále obec od okamžiku, kdy nepodnikající fyzická osoba odpad odloží na místě k tomu určeném; obec se současně stane vlastníkem tohoto odpadu,
- **oprávněná osoba** – každá osoba, která je oprávněna k nakládání s odpady podle zákona o odpadech nebo podle zvláštních právních předpisů,
- **obchodník** – právnická osoba nebo fyzická osoba oprávněná k podnikání, které nakupují nebo prodávají odpad a jednají přítom na vlastní odpovědnost včetně osob, které nemají odpady skutečně v držení.
- **uvedení výrobku na trh v České republice** – první úplatné nebo bezúplatné předání výrobku jiné osobě v České republice jeho výrobcem nebo osobou, která jej nabyla z jiné členské země Evropské unie. Za uvedení na trh se považuje též dovoz výrobku,
- **uvedení výrobku do oběhu** – každé úplatné nebo bezúplatné předání výrobku jiné osobě v České republice po jeho uvedení na trh,
- **dovoz výrobku** – propuštění výrobku ze země mimo Evropskou unii na území České republiky do celního režimu volného oběhu, uskladnění v celním skladu, aktivního zušlechťovacího styku nebo dočasného použití,
- **distributor** – ten, kdo v dodavatelském řetězci provádí následnou obchodní činnost po uvedení výrobku na trh,
- **konečný uživatel** – právnická nebo fyzická osoba užívající výrobek, na který se vztahuje povinnost zpětného odběru před ukončením jeho životnosti, před jeho odevzdáním do místa zpětného odběru nebo odděleného sběru,
- **předcházení vzniku odpadu** – opatření přijatá předtím, než se látka, materiál nebo výrobek staly odpadem, která omezují množství odpadu, a to i prostřednictvím opětovného použití výrobků nebo prodloužením životnosti výrobků, nepříznivé dopady vzniklého odpadu na životní prostředí a lidské zdraví, nebo obsah škodlivých látek v materiálech a výrobcích.

SÚRAO: 20 let zkušeností v ukládání radioaktivních odpadů

Správa úložišť radioaktivních odpadů byla založena v roce 1997. Již 20 let se tak stará o bezpečné ukládání radioaktivních odpadů od více jak stovky registrovaných původců odpadů v České republice. Nejde jen o jaderné elektrárny, ale i o další původce z mnoha odvětví ekonomiky.



SÚRAO

SPRÁVA ÚLOŽIŠŤ
RADIOAKTIVNÍCH
ODPADŮ

Česká republika je s radioaktivitou historicky spjata, mimo jiné díky bohatým ložiskům uranové rudy. Jsme stát s jedním z nejdelších využití radionuklidů na světě. Vždyť již Marie Curie-Sklodovská koncem 19. století pro své výzkumy používala jáchymovský smolince. Po roce 1945 se využívání radioaktivity stalo klíčovou součástí nejen energetiky, ale i desítek dalších oborů. S tím samozřejmě vyvstal problém zpracování a ukládání radioaktivních odpadů. První úložiště bylo vybudováno v 50. letech minulého století v nevyužívaném vápencovém dole u obce Hostím u Berouna. Toto úložiště bylo v roce 1964 uzavřeno a následně v roce 1996 stabilizováno celooobjemovým zaplněním speciální betonovou směsí. Další úložiště pro nízko a středněaktivní odpady vznikla postupně u Litoměřic (1964), Jáchymova (1974) a Dukovan (1995). Od počátku devadesátých let se řešila otázka odpovědnosti za zpracování a především bezpečné uložení radioaktivních odpadů (RAO). Do roku 1991 se nakládáním s RAO a jejich konečným uložení zabýval Ústav pro výzkum, výrobu a využití radioizotopů. Od roku 1992, kdy byla úložiště

zprivatizována, prováděli tyto činnosti jeho právní nástupci – NYCOM a. s., následně ARAO a. s. Po schválení a nabytí platnosti atomového zákona (zákon č. 18/1997 Sb.) byla úložiště převedena na stát a bezpečný provoz úložišť a ukládání RAO bylo svěřeno organizační složce státu – Správě úložišť radioaktivních odpadů (SÚRAO). Většina nákladů spojených s provozem všech úložišť je hrazena z jaderného účtu, do něhož přispívají i všichni původci RAO v ČR. Ukazuje se, že právě v otázce nakládání s RAO je gesce státu opodstatněná.

Provozovaná úložiště v ČR

Klíčovou součástí činnosti SÚRAO je zajištění provozu úložišť radioaktivních odpadů. SÚRAO v současné době provozuje tři úložiště radioaktivních odpadů – Bratrství v Jáchymově, Richard v Litoměřicích a úložiště Dukovany. Tato úložiště jsou určena ke konečnému uložení nízko a středněaktivních odpadů pocházejících z využití radioaktivních látek v průmyslu, zdravotnictví či výzkumu a také z provozu jaderných elektráren. V současné době



ÚRAO Richard, ukládací chodba

je v úložištích dohromady okolo 19 000 m³ radioaktivních odpadů.

Pro naši bezpečnou budoucnost

Činnosti SÚRAO související s nakládáním s RAO jsou nesmírně komplexní. Pro uložení RAO jsme vyvinuli přísný a jednotný systém, zahrnující příjemku, evidenci či monitorování úložišť. SÚRAO také provozuje certifikovanou obalovou zkušebnu, která byla v roce 2006 celá zrekonstruována a vybavena moderním technickým zařízením pro pádové zkoušky, pro tepelnou zkoušku, tlakovou



ÚRAO Richard, letecký snímek

nádobou ke zkouškám těsnosti a další technikou a přípravky potřebnými k realizaci zkoušek. Naše expertní týmy jsou aktivní i na poli vědy. Účastníme se desítek domácích i mezinárodních projektů týkajících se nakládání s RAO. Pracovníci SÚRAO řeší společně s dalšími týmy například otázky hodnocení bezpečnosti hlubinného úložiště, testování materiálů pro konstrukci obalových souborů, chování horninového masívu v různých podmínkách, změny vlastností bentonitu a desítky dalších problémů.

V ložském roce byla v prostorách bývalého uranového dolu Rožná dokončena unikátní Podzemní výzkumná laboratoř (PVP) Bukov. Laboratoř se nachází v hloubce zhruba 600 metrů, tedy přibližně v úrovni, v jaké je plánováno hlubinné úložiště



(HÚ). SÚRAO zde bude provádět desítky experimentů a měření, z nichž získá data o chování hornin a dalších procesech probíhajících ve velkých hloubkách, a to právě s ohledem na technickou proveditelnost budoucího úložiště. PVP Bukov tak přinese neocenitelné informace například o geologii či hydrologických podmínkách a umožní rovněž otestovat řadu technologických řešení. Prostředí PVP Bukov představuje ideální příležitost pro studium chování, odolnosti a použitelnosti materiálových složek plánovaných pro použití v HÚ a ověření a testování inženýrských řešení plánovaných pro výstavbu HÚ.

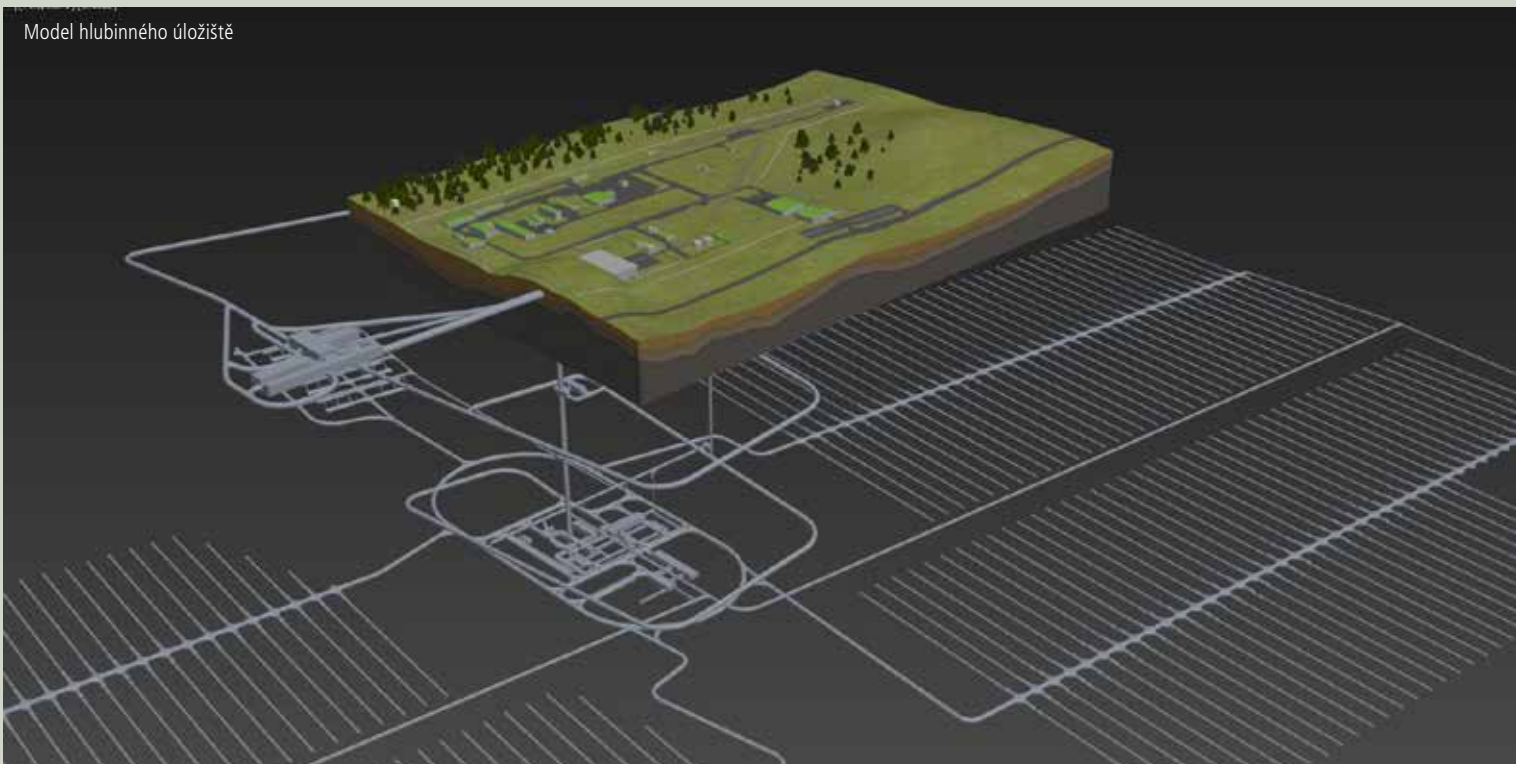
Pro budoucí generace

Mediálně nejviditelnější aktivitu SÚRAO představuje vyhledávání a hodnocení potenciálních lokalit pro vybudování hlubinného úložiště (HÚ)

radioaktivních odpadů a vyhořelého jaderného paliva (VJP). V devadesátých letech minulého století vznikly první studie hodnotící potenciál horninového prostředí v ČR. V současné době SÚRAO zkoumá sedm lokalit vytipovaných pro možné umístění HÚ; zároveň také ověřuje další alternativy. Jde především o zájmová území v širším okolí jaderných elektráren.

Správa úložišť radioaktivních odpadů úspěšně plní svoji úlohu už 20 let a i do budoucna, kdy jsou před námi budoucí výzvy (např. roky 2020–2025 výběr finální a záložní lokality pro vybudování HÚ, r. 2050 zahájení výstavby HÚ a r. 2065 zahájení provozu HÚ) zůstává jejím posláním zajišťovat bezpečné ukládání RAO dosud vyprodukovaných i budoucích v souladu s požadavky na jadernou bezpečnost a ochranu člověka i životního prostředí.

Model hlubinného úložiště



PORUČÍME VĚTRU DEŠTI! (třetí část)

V první části článku (TEMA č. 4/2016) jsme se seznámili s tematikou dynamického vývoje lidmi neovlivnitelných přírodních faktorů klimatického systému, s oficiální doktrínou Mezinárodního klimatického panelu (IPCC), která za hlavní příčinu oteplování klimatu označuje lidskou produkci skleníkových plynů, hlavně oxid uhličitý CO_2 , vznikající spalováním fosilních paliv.

Druhá část článku (TEMA č. 1/2017) na základě novodobých vědeckých poznatků prokazuje, že CO_2 je produktem a nikoliv příčinou globálního oteplování, že agresivní kampaň proti lidské produkci CO_2 ve jménu boje proti globálnímu oteplování je zástupným problémem, že je zpolitizována, a to přesto, že mnoho významných vědců oficiální mainstreamovou skleníkovou hypotézu již vědecky vyvrátilo.

Tato závěrečná část seznamuje s mnoha kritickými hlasy světových vědců, kteří již dlouho protestují proti zpolitizované skleníkové hypotéze a ve snaze současné oteplování vysvětlovat lidskou produkcí CO_2 . Skleníkovou hypotézu vyvrací sama příroda, což prokazují výsledky vrtů v ledovcích. Seznámíme se i s ukázkou úspěšné adaptace na klimatické změny s oteplovací tendencí. Jde o rekultivaci těžbou hnědého uhlí narušené krajiny v regionu Severozápad, která mimo dalších funkcí významně zvyšuje akumulační kapacitu krajiny.

Klimaskepticismus

Oficiální skleníková hypotéza **nebyla nikdy vědecky prokázána** ve smyslu zásad předního filozofa vědy **Karl Poppera**, který říká, že kritériem vědeckosti teorie je její vyvrátitelnost a opakovatelnost.

Za této situace se zdá, že vědeckí kritici antropocentrické skleníkové hypotézy to mají jednoduché. Poplašnou prognózu o dominantním vlivu CO_2 na globální oteplování nelze pokusem ověřit, a ani vyvrátit (tak jako nelze exaktně vyvrátit existenci Boha). Na principu nevyvrátitelnosti jsou koncipována všechna světová náboženství.

Přesto to nemají klimaskeptici snadné. Proti nim působí všichni, kteří z klima-alarmismu, jako katastrofické vize, profitují. Politici mají téma, zelení nepřítel, pojišťovny a banky klienty, sdělovací prostředky mají o čem psát, dominantní většina vědců je existenčně závislá na grantech a podnikatelé na dotacích, které jsou „tunelem“ na státní rozpočty a jdou z kapes daňových poplatníků, neboť snižování emisí CO_2 je velmi drahé. Politická a vědecká korektnost se dostává do střetu s principy slušnosti, se zásadami etiky.

Kritickým výhradám vědců nebyla dlouho věnována pozornost. Málo se ví, že již v roce 1980 podrobil kritice skleníkovou hypotézu meteorolog **S. B. Idso**, který celý život zkoumal kladný vliv CO_2 na rostliny a úrody. V roce 1989 komplexní kritiku oteplování způsobeného emisemi CO_2 publikoval **W. E. Reysnyder**. V roce 1992 proti hypotéze o globálním oteplování způsobeném emisemi CO_2 vystoupilo 60 amerických vědců z oborů fyziky atmosféry, meteorologie a klimatologie. V roce 1997 se 104 významných vědců z celého světa v **Lipské deklaraci** postavilo proti Kjótské konferenci. Desítky nositelů Nobelových cen podepsaly **Heidelberskou výzvu**. Obě tyto významné iniciativy zůstaly médiu nepovšimnuty. Veřejnost nebyla informována ani o významné **Oregonské petici** s 19 000 podpisy. Světové **Centrum pro globální záležitosti výživy** jménem více než 500 vědců zpochybňuje jednoznačné závěry IPCC o dominantním vlivu lidského CO_2 na oteplování klimatu. Zájemce o mnoho dalších informací lze odkázat na publikaci českého vědce, profesora **Miroslava Kutílka** – Racionálně o globálním oteplování, vydané v roce 2008

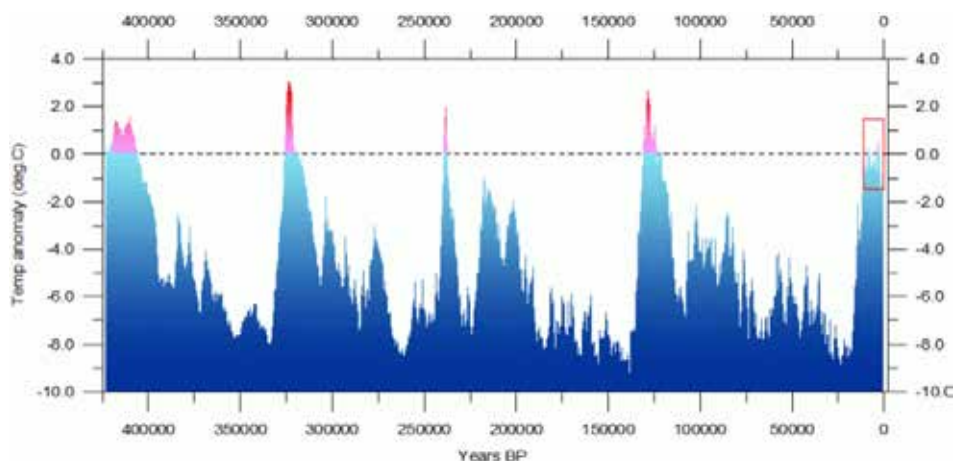
v nakladatelství Dokořán a na publikaci Konec poplašných zpráv o Modré planetě australského profesora **Iana Plimera**, která vyšla roku 2013 v nakladatelství FRAGMENT. Cenné informace o tematice globálního oteplování lze získat prostřednictvím serveru KLIMASKEPTIK.cz. Poradce prezidenta USA Donalda Trumpa **Bob Walker** říká (2016), že „Rozhodnutí prezidenta Trumpa budou vycházet ze solidní vědy, a že to bude dobrý první krok k vysoušení bažiny korupce“. Otěže drží v rukou klima-alarmisté. Je přehlížení racionální opozice náhodné?

Vyvrácená skleníková hypotéza

Mainstreamová klimatická hypotéza o globálním oteplování se opírá o dominantní vliv civilizačního CO_2 na oteplování klimatu. A to přesto, že ji nelze vědecky prokázat opakovaným experimentem. Můžeme ji proto považovat za vědecky neověřenou hypotézu. Díky výsledkům analýz vrtů v ledovcích dnes známe průběh teplot a koncentrací CO_2 v ovzduší během pleistocénu i holocénu. Známe klimatické proměny minulých dob ledových i meziledových, které lze považovat za „přírodní experimenty“ (viz obr. 1).

Známe klima během středověkého teplotního optima i v chladné malé době ledové. V žádném z těchto příkladů nebyl CO_2 iniciátorem a stimulatorem proměnlivosti či oteplování klimatu (viz obr. 2).

Žijeme v období holocenní doby meziledové. Lze reálně předpokládat, že i v současném holocenním interglaciálu je klimatický systém ovlivňován stejnými faktory a činiteli, jako v celém pleistocénu. Dnešní oficiální klimatická doktrína o globálním oteplování, opírající se o dominantní vliv lidského CO_2 , je vyvrácena přírodou. Lze ji proto považovat za vědecky nepřijatelnou. Toto závěrečné stanovisko potvrzuje dnes již velké množství většinou nezávislých vědců. Jedním z nich je i kanadský vědec **Theodor Landscheidt**, který v rozsáhlé studii vyhodnotil na toto téma 119 publikací. Prokázal v ní, že sluneční aktivita

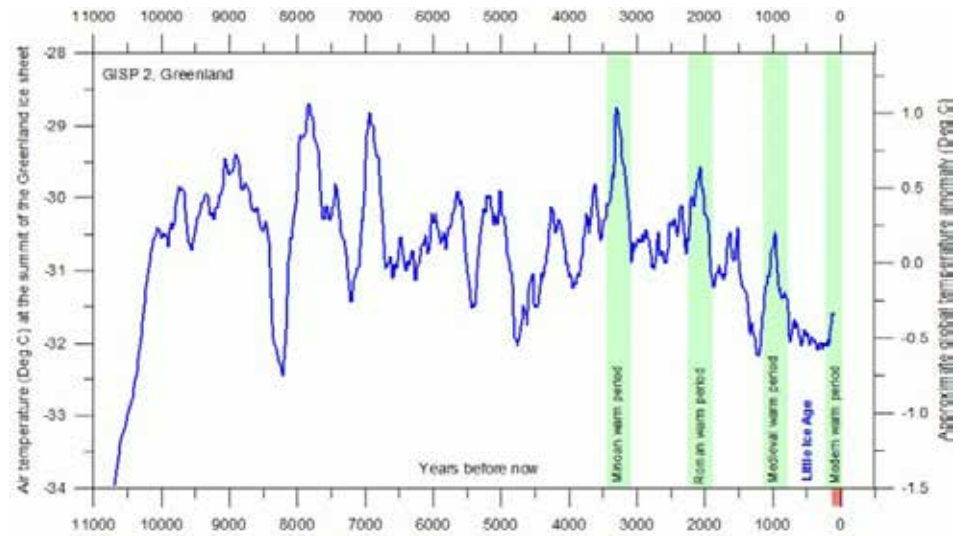


Obr. 1: Tento graf znázorňuje dynamiku globálních teplot za posledních 420 000 let. Hodnoty byly získány z vrtů do ledovce Vostok. Vidíme na něm čtyři doby ledové a pět meziledových. V té poslední žijeme. Nikdo neví, jak dlouho ještě potrvá. Již nyní je druhou nejdelší (viz červený obdélník vlevo nahoře).

je dominantní faktor dynamiky klimatu, že klimatické změny jsou ovládnány především sluncem, a že uměle vytvářená člověkostředná pozice je vědecky neudržitelná.

Dnes již existuje mnoho vědeckých důkazů, které prokazují, že dominantním činitelem vývoje klimatického systému jsou lidmi neovlivnitelné přírodní faktory, mezi nimiž hrají rozhodující roli Slunce a vztahy Slunce – Země. Vzestupný trend teplot v klimatickém systému probíhá již od malé doby ledové. Současné zvyšování globálních teplot nikdo nepochybuje. Ani klimaskeptici. Předmětem sporu je názor klima-alarmistů, kteří „vypočetli“ prudký růst teplot do konce 21. století a zdůvodňují to dominantním vlivem lidské produkce skleníkových plynů, hlavně oxidu uhličitého – CO₂. Z toho vychází agresivní celosvětová kampaň boje proti uhlíku. A ta je nesmírně drahá, nutně zpomaluje ekonomiku průmyslově vyspělých států. Je orientována přednostně na tzv. **mitigaci** CO₂ (včetně boje proti těžbě a energetickému využívání hnědého uhlí), na vysoké dotace OZE – obnovitelných zdrojů energie (fotovoltaika, větrné a vodní elektrárny, geotermální vrty, výroba energie z rostlinné biomasy). Do této skupiny patří i výstavba jaderných elektráren, která je bez významných státních dotací nereálná. Podniky jsou zatěžovány byrokratickou agendou emisních povolenek. Vyspělé státy se navíc zavazují k tomu, že budou dotovat rozvojové státy každoročně ve výši 100 miliard USD (2,5 X 1022 Kč). Toto by měl být boj o Nový světový řád? Stále více vědců i politiků tyto tendence považují za ohromný tunel na státní rozpočty.

Významně odlišně lze hodnotit snahu o přizpůsobení se pravděpodobné tendenci klimatického vývoje – **adaptaci**. Člověk se musel ve svém vývoji přizpůsobovat nepřetržitě. Vycházíme-li z předpokladu dalšího oteplování, z většího rozkolísání meteorologických jevů, nezbyvá než se intenzivně věnovat především optimalizaci přírodních i kulturních struktur přírody na úsecích **zemědělství, lesnictví a vodního hospodářství**. Ve všech těchto resortech nutno vše



Obr. 2: Tento graf znázorňuje vývoj teplot za posledních 11 000 let od ukončení poslední doby ledové, zjištěný na základě dat z vrtno do ledovce v Grónsku.

orientovat na maximální **ZADRŽENÍ VODY V KRAJINĚ**. Čím větší teplo, tím větší výpar z moří a oceánů. Vodní páry putují i nad kontinenty. Srážková voda však často odtéká bez užítu a navíc přitom škodí záplavami a erozí půdy. Vycházíme-li z prokázáního faktu, že největší vodní zásoby nejsou v rybnících, jezerech a v přehradách, ale v lesních a zemědělských půdách, potom to ovšem předpokládá jejich vysokou vodní kapacitu – schopnost vsáknout co největší množství srážek a tak rychlý povrchový odtok transformovat v pomalý odtok podzemní, který napájí prameny. Tak je možné v krajině eliminovat sucha i povodně, škodlivou erozi, zvyšovat stavy podzemní vody. Jen tak lze zajistit dostatek vody v suchých létech. A přidáme-li k tomu vyšší obsahy CO₂ v ovzduší, jejichž „hnojivý“ efekt je všeobecně známý, pak se takováto adaptace projeví, i při zvyšování teplot, významně vyššími úrodami.

Adaptace si probojovávala cestu do života velmi dlouho. Velmi kladně lze hodnotit, že se ujala i v České republice. 12. ledna 2017 schválila česká vláda **Národní akční plán adaptace na změnu klimatu**, který obsahuje desítky

užitečných činností, orientovaných hlavně na zemědělskou a lesnickou využívanou krajinu a vodní hospodářství. Je dlouhodobý a pro jeho realizaci bude zapotřebí každoročně mnoho miliard. Neměli bychom je vyhazovat za iracionální boj s uhlíkem a věnovat je na ekologicky i sociálně užitečnou adaptaci.

Mitigace směřuje k omezení hospodářského růstu vyspělých zemí, adaptace k ekologicky vyrovnané a zdravé přírodě.

Příklad rekultivační adaptace

Úspěšnou ukázkou reálných možností adaptace na klimatické poměry může být rekultivační praxe v regionu Severozápad. Rekultivační obnova je zde koncipována pro období až do ukončení těžby. Je orientována na významné zastoupení způsobů rekultivace s maximální hydrologickou efektivností. A to nejen na **vodní prvky**, ale i **lesy** (viz obr. 3).

Pro porovnání souhrnný přehled v ČR:

Plochy v %	zemědělské	lesní	vodní	ostatní
	53	34	2	11

Pozn: Vysoké procento ploch „ostatní“ je tvořeno nejen zástavbou a infrastrukturou, ale i volnočasovými objekty v okolí sídel.

Mimořádně vysoký podíl vodních ploch je tvořen lomovými jezery, která jsou v rámci rekultivačních programů zakládána ve zbytkových jámách bývalých velkolomů po těžbě hnědého uhlí.

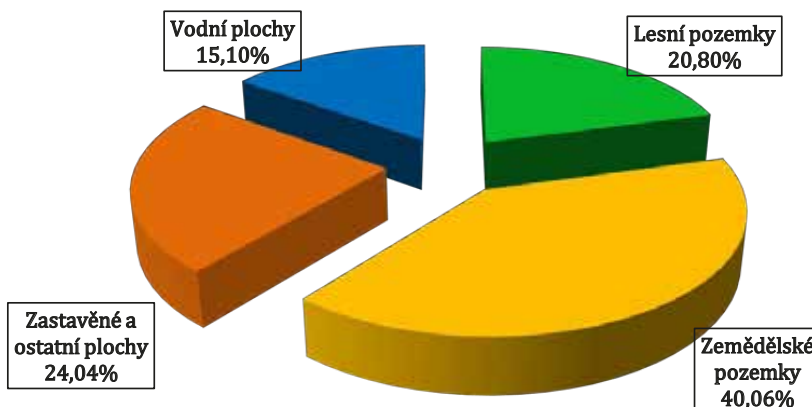
Voda se v celé podkrušnohorské oblasti stává, v časové vazbě na uvolňování ploch po těžbě, dominantním krajinnotvorným prvkem s vysokou ekologickou účinností, sociální a ekonomickou hodnotou. Je to zřejmé i z následujícího tabulárního přehledu (tab. 1).

Vody je v České republice občas nedostatek proto, že ji nedokážeme v potřebném objemu zadržet na našem území. Akumulační schopnost

Obr. 3

Druhá skladba pozemků zasažených těžbou v Mostecké pánvi po ukončení rekultivací (2045)

© 2015 Ing. Stanislav Štýs, DrSc.





české krajiny je malá, způsobená především nízkou vsakovací schopností zemědělských a lesních půd. Novým údolním přehradám se lidé brání, neboť zabírají přírodně hodnotná území. Celkový objem všech rybníků, nádrží a přehrad v ČR je cca 5,5 miliard m³. Zásoba cca 2,2 miliard m³ vody v rekultivačních lomových jezerech bude nesmírným bohatstvím, a to nejen jako vody volnočasové, ale i užitkové, podle potřeby i pitné, nehledě na její vliv na mikro i mezo klima.

Nejedná se o zbožné přání, ale o dlouhodobou strategii obnovy těžbou narušené krajiny. Jedním z příkladů je i přiložený letecký snímek úspěšně

rekultivace bývalého lomu Barbora s mimořádně čistou vodou a úspěšně zalesněnými výsypkami. Je i dokladem reálných možností adaptace na průběh klimatických oscilací (viz obr. 4).

Na úplný závěr mého článkového triptichu:

Své závěry bych nedokázal shrnout tak výstižně jako dva z významných českých vědců zabývajících se dlouhodobě tematikou globálního oteplování.

„Hypotéza o vlivu emisí CO₂ na vzrůst globální teploty nebyla zatím prověřena. Konsensus, shoda názorů určité části vědecké obce, není vědeckým

argumentem. Pokud by existující klimatické modely byly vyhovující, musely by být úspěšně aplikované na více případů klimatických změn v geologické minulosti Země, a především v holocénu. Navíc ve scénářích současných modelů nejsou zváženy další faktory působící obvykle ve vzájemné provázanosti na změnu klimatu, Důkaz o mimořádném zvýšení teploty v posledním století postrádá průkaznost, neboť středověká teplá perioda byla dlouhodobá a dosahovala vyšších teplot než je současné zvýšení globální teploty. Přejmenování neproověřené hypotézy na vědeckou teorii je postupem nepřijatelným v racionálních vědeckých metodách.“

Prof. Miroslav Kutílek,
přednášel na univerzitách v Bayreuthu,
Davisu (v Kalifornii), Chartúmu a na ČVUT
v Praze,

„Na čísla bychom se měli dívat objektivně z obou stran. Měli bychom je vidět v kontextu a neměli bychom se snažit je napnout na jednu konkrétní stranu, která je pro někoho z politických, osobních nebo jiných důvodů pohodlná, Pokud tak učiníme, zjistíme, že neexistuje žádný racionální důvod pro teorii a že známá fakta nemohou vědecky zdůvodnit snahy o globální regulaci uhlíkového cyklu.“

Prof. Luboš Motl,
teoretický fyzik, Harvardská univerzita

Posud nevíme do jaké míry přispívají produkce CO₂ ke změně klimatu. A je-li to změna pro lidi špatná či dobrá. Aktivní boj proti lidské produkci CO₂ je velmi drahý, má negativní dopad na hospodářský růst a blahobyt občanů. Aktivní boj proti uhlíku je největším tunelem současné doby na státní rozpočty.

Světlem obchází strašidlo zhouby globálního oteplování. Máme se jej bát? Máme. Ne však pro vlastní oteplovací tendenci klimatu, které se můžeme přizpůsobit, ale pro snahu oteplovacích alarmistů, kteří nadřazují politiku nad vědu. A to v dějinách nikdy dobře nedopadlo.

Ing. Stanislav Štýs, DrSc.



Tab. 1: K tomu lze přidat dle aktuální potřeby značné množství menších vodních ploch po hlubinné a povrchové těžbě a možnost zvyšování objemů vody zvýšením hladin těchto vodních děl.

Mostecká pánev					
Název lomu	Předpoklad zahájení napouštění	Plocha hladiny (ha)	Objem vody (mil. m ³)	Hloubka vody (m)	
				prům.	max.
Bílina	po r. 2060	1 145,0	645,0	56,0	170,0
Chabařovice	napuštěno	226,0	35,0	15,6	23,3
Ležáky-Most	napuštěno	311,1	69,8	22,4	75,0
ČSA	2071	963,5	447,0	42,0	140,0
Vršany+Šverma	2050	390,0	73,6	18,8	40,0
Libouš	2038	1083,2	248,0	22,9	75,8
Vrbenský-Matylida	napuštěno	38,7	1,4	3,5	4,0
Barbora	napuštěno	63,0	11,0	30,0	60,0
Sokolovská pánev					
Medard-Libík	napuštěno	495,8	119,0	24,3	50,0
Jiří	2041	1 322,3	514,9	40,6	93,0
Michal	napuštěno	30,0	0,9	3,0	5,6
Podkrušnohorské pánve celkem		6 068,6	2 165,6		

Dokončení ze strany 23

Pro případné řešení celé problematiky včetně analýzy možností výroby stanovených stavebních výrobků z výše uvedených odpadů je potřeba si ujasnit i základní pojmy z oblasti tuhých zbytků po spalování a odsíření kouřových plynů. Pro oblast tuhých zbytků po spalování je slovník pojmů definován v ČSN 07 7001 Názvosloví z oboru popelového hospodářství a v ČSN 07 7002 Likvidace tuhých zbytků po spalování uhlí takto:

- tuhé zbytky po spalování – obecný název pro veškeré složky tuhých odpadů z procesu spalování, tj. pro strusku, škváru, popílek, saze,
- popílek – složka tuhých zbytků po spalování uhlí, unášená spalinami z ohniště a zachycená variantními typy odlučovačů,
- struska – tuhé zbytky po spalování uhelného prášku ve vznosu, odloučené přímo v topeništi (ohništi),
- škvára – tuhé zbytky po spalování uhlí ve vrstvě, odváděné přímo z roštového topeniště (ohniště),
- popel – směs strusky (škváry) a popílku vznikající obvykle při jejich soustředování z jednotlivých výpustí technologického zařízení před společným odsunem.

Dále se rozlišují tyto tuhé zbytky po spalování uhlí ve fluidních topeništích:

- popílek z elektrofiltrů resp. cyklonů – aktivní produkty se zbytkovým obsahem měkce páleného CaO

- ložový popel – aktivní produkt se zbytkovým obsahem měkce páleného CaO.

Podle druhu technologie odsíření kouřových plynů (spalin) se rozlišují tyto tuhé zbytky odsíření:

- energosádrovec – dihydrát síranu vápenatého $\text{CaSO}_4 + 2\text{H}_2\text{O}$ z mokré vápencové vypírky, který je v technologickém procesu ve finální části odvodňován vakuově nebo pomocí odstředivek na výstupní vlhkost v rozmezí 8 % hmot. až 12 % hmot.
- produkt z polosuché metody odsíření – odsíření je založeno na principu absorpčního procesu nástřikem vápenného mléka do kouřových plynů (spalin). Výstupní produkt je jemně prachový materiál obsahující reakční produkty z odsířovacího procesu – vápenné soli – síran vápenatý, fluorid vápenatý, uhličitán vápenatý a hydroxid vápenatý – o vlhkosti 2 % hmot. až 3 % hmot.

Oblast **vybraných stanovených stavebních výrobků** je upravena ustanoveními zákona **č. 22/1997 Sb., o technických požadavcích na výrobky, ve znění pozdějších předpisů a nařízením vlády č. 163/2002 Sb., kterým se stanoví technické požadavky na vybrané stavební výrobky, ve znění pozdějších předpisů** (dále jen „NV 163“). Jedná se dva legislativní předpisy, platné výhradně v České republice, tzn., že pro ně neexistují ekvivalenty v evropském právním systému.

NV 163 se používá tam, kde pro vybrané stavební výrobky neexistuje harmonizovaná technická norma. Pro konkrétní výrobky, definované v příloze č. 2 k NV 163, se tato absence nahrazuje **Stavebním technickým osvědčením** (dále jen „STO“), které zpracovává na žádost výrobce oprávněná autorizovaná osoba. STO určuje veškeré rozhodné parametry nového stanoveného výrobku i závažné postupy jeho výroby např. postupy a poměry míchání jednotlivých složek, fyzikální i chemické vlastnosti apod. Platnost tohoto STO se obvykle stanovuje na dobu až 5 roků.

Po vydání nálezu STO vystaví autorizovaná osoba **Certifikátu výrobku**, na jehož základě následně výrobce vystaví **Prohlášení o shodě**, které je nezbytným legislativně povinným dokumentem, předcházejícím uvedení nového stavebního výrobku na trh. Vydáním dokumentů ke konkrétnímu stavebnímu výrobku přebírá autorizovaná osoba odpovědnost za dohled nad systémem výroby konkrétního stavebního výrobku a výrobce je povinen se podrobovat periodickému dohledu, který je prováděn minimálně 1x ročně, po dobu 5 let. Na základě kladných výsledků těchto dohledů může autorizovaná osoba prodloužit platnost původně vydaného STO.

Komora s.r.o.

inzerce

cheminvest



PROJEKČNÍ, INŽENÝRSKÁ A DODAVATELSKÁ SPOLEČNOST

Hledáme nové kolegy do našeho týmu:

- Technický dozor
- Projektant stavební
- Projektant strojní
- Manažer kvality

Bližší informace o nabízených pracovních místech naleznete na našich webových stránkách.

Gorkého 1613, Horní Litvínov, 436 01 Litvínov

www.cheminvest.cz



České dráhy v Ústeckém kraji

V Ústeckém kraji zajišťují České dráhy, a.s. (dále také „ČD“) služby spočívající v komplexním portfoliu péče o cestující veřejnost jednak vlaky ČD a jednak službami poskytovanými ve vybraných železničních stanicích.

Většina služeb, protože jde o služby generující ztrátu, je spojena s objednávkou tzv. veřejných služeb na železnici, kterou v roli státu objednává Ministerstvo dopravy České republiky (dále také „MD“) ve vlacích dálkové dopravy. V Ústeckém kraji se jedná o vlaky EuroCity, EuroNight a Rychlík. Regionální dopravu (vlaky Spěšné a Osobní a některé doplňkové Rychlíky k základní objednávce MD) zajišťují České dráhy dle požadavků a objednávek Ústeckého kraje. ČD v Ústeckém kraji vypravují denně 975 vlaků, z toho 12 spojů EuroCity, 4 spoje EuroNight, 87 rychlíků, 38 spěšných vlaků a 834 osobních vlaků. Z toho je 887 spojů objednaných Ústeckým krajem.

Oba segmenty dálkové i regionální dopravy jsou maximálním možným způsobem provázány tak, aby poskytovaly, co možná největší počet návazností v přestupních bodech a tvořili tak základní, chcete-li páteřní síť integrovaného dopravního systému Ústeckého kraje (dále také „DÚK“). Do tohoto systému se ČD zapojily od 1. 1. 2016 a doplnili tak síť autobusových linek již zapojených v systému DÚK vzniklého k 1. 1. 2015.

Vlaky ČD lze na nejhustší železniční síť v ČR, která se nalézá právě na území Ústeckého kraje, využít jak při cestách do zaměstnání, škol, zdravotnických zařízení, tak rovněž za kulturními či turistickými zážitky a to jak z a do větších měst (spojení je do všech sedmi bývalých okresních měst a rovněž do všech velkých měst v okresech) tak také malých obcí, které jsou často výstupní stanicí z důvodů zajímavých turistických cílů nebo konání různých kulturních akcí. Do většiny vlakových stanic – cílů cestujících, jsou vypravovány nové nebo rekonstruované vlaky ČD, které mohla naše společnost pořídit díky dlouhodobým závazkům uzavřenými s výše uvedenými objednateli veřejné dopravy a rovněž částečným příspěvkem při čerpání finanční podpory z EU prostřednictvím Regionálního operačního programu NUTS 2 Severozápad v průběhu minulého období (2007–2013). Na pořízení nových vozidel a rekonstrukce vozidel starších byla v období 2010–2017 vynaložena částka blížící se 3 mld. Kč. Nadále se v modernizaci našeho vozidlového parku pokračuje, v současné době však již pouze z vlastních finančních zdrojů ČD.

S novými vozidly je možné se v regionální dopravě setkat na trasách Děčín – Kadaň přes Ústí nad Labem, Teplice, Most a Chomutov, Litvínov – Ústí nad Labem. Dále mezi Děčínem a Rumburkem přes Českou Kamenici a Jedlovou, mezi Ústím nad Labem a Prahou přes Lovosice a Roudnici nad Labem a konečně mezi Děčínem a Libercem přes Benešov nad Ploučnicí a Českou Lípou. Modernizované vlaky lze využít jak na výše uvedených linkách, kde doplňují základní obsluhu zajišťovanou novými vozidly, tak také například na trase z Postoloprta do České Lípy, přes Louny, Lovosice, Litoměřice a Ústěk, z Oseka

přes Most a Louny do Rakovníka, z Děčína přes Dolní Žleb, Bad Schandau, Sebnitz (v Německu), Dolní Poustevnu, Šluknovský výběžek do Rumburku. Modernizovanými vozidly se lze svést také na Žatecku a Podřipsku, nebo cestou z Chomutova do Vejprtu či až německého Cranzahlu.

Mezi místa, kam určitě stojí za to se v Ústeckém kraji vydat při volnočasových aktivitách a do kterých se lze dostat také vlaky ČD, patří např. Děkaný kostel Nanebevzetí Panny Marie v Mostě (v závorce uvedena vhodná výstupní stanice – Most), kostel Nanebevzetí Panny Marie v Ústí nad Labem známý svou šikmou věží (Ústí n.L. hl.n.), gotický hrad Střekov v Ústí nad Labem (Ústí nad Labem – Střekov), zámky Klášterec nad Ohří (ze stejnojmenné stanice), Libochovice (Libochovice město, příp. Libochovice), Ploskovice (Ploskovice), Velké Březno (Velké Březno), lázeňský komplex Teplice (např. Teplice v Čechách), Podkrušnohorské technické muzeum (Most – Minerva), Chrám chmele a piva s Chmelařským muzeem v Žatci (Žatec), pověstná hora Říp (Mnetěš nebo Vražkov), dvě zoologické zahrady v Děčíně (Děčín hl.n.) a Ústí nad Labem (Ústí n.L. hl.n. nebo Ústí n.L. sever), zoopark Chomutov (Chomutov město), nebo rozhledny v Českém Švýcarsku a Lužických horách Tanečnice (Mikulášovice d.n.), Dýmník (Rumburk), Jedlová (Jedlová), výhledy na a z vrcholů Českého středohoří (ze všech možných stanic na tratích křižující tuto oblast a její okolí) a mnohá další zajímavá místa. Ve vybraných železničních stanicích lze, pro lepší dostupnost některých výletních míst, využít možnosti zapůjčení kol, elektrokol a koloběžek.

Přejí všem cestujícím jen samé příjemné zážitky při cestování a poznávání krás našeho kraje, zejména pokud zvolí k dosažení svých cílů ekologickou a komfortní veřejnou osobní dopravu.

Ing. Vladimír Štochl,
obchodní ředitel Regionálního obchodního centra Českých drah
v Ústí nad Labem

České dráhy
Národní dopravec

ČD Bike

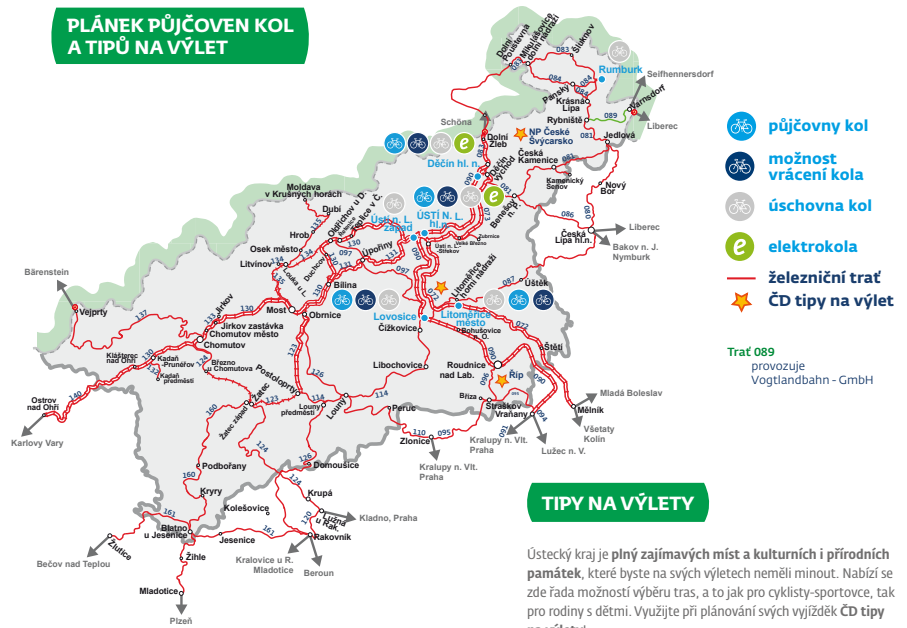
Půjčovny kol ČD
v Ústeckém kraji



Stav k
1. 4. 2017



PLÁNEK PŮJČOVEN KOL A TIPŮ NA VÝLET



TIPY NA VÝLETY

Ústecký kraj je plný zajímavých míst a kulturních i přírodních památek, které byste na svých výletech neměli minout. Nabízí se zde řada možností výběru tras, a to jak pro cyklisty-sportovce, tak pro rodiny s dětmi. Využijte při plánování svých výjezdů ČD tipy na výlety!

NA KOLE LABSKOU MAGISTRÁLOU

Cyklostezka vede podél řeky Labe a spojuje Drážďany s Prahou. Prochází Ústím nad Labem, Libochovany, Velkými Žernoseky a Žalhosticemi. Do Roudnice nad Labem pokračuje po pravém břehu a prozatím vede po silnici. Napojují se na ni dvě cyklostezky – z Vlastislavi do Malých Žernosek přes Košťálov, Boreč. Opárno. V Malých Žernosekách je možné využít přívoz přes řeku Labe a napojit se na Labskou magistrálu. Druhou je Vínářská cyklostezka, totožná s Labskou magistrálou v úseku od Velkých Žernosek přes Litoměřice, Roudnici nad Labem až do Mělníka. Historie vínářství v okolí obce Velké Žernoseky sahá nejméně do 10. století a zdejší vinice zřejmě založili mniši cisterciáci. Tito mniši vybudovali v roce 1251 v Žernosekách rozsáhlé vínné sklepy, které se dochovaly dodnes.



Víte, že kolo můžete mít v požadované půjčovně předem zajištěno? Stačí si je rezervovat telefonicky, e-mailem nebo osobně přímo ve stanicích.



CÍSAŘSKÝM VLAKEM DO KADANĚ

v sobotu 26. srpna 2017



Pojedte s námi z Děčína do Kadaně na jubilejní 25. ročník historických slavností. Císařský den v Kadani připomíná návštěvu římského císaře a českého krále Karla IV. v roce 1367. České dráhy vypraví zvláštní parní vlak s odjezdem z Děčína po osmé hodině, přes Ústí nad Labem, Teplice, Most a Chomutov. Do Kadaně dorazíme kolem jedenácté hodiny. V čele parního vlaku pojedou lokomotiva 475.179 ŠLECHTIČNA vyrobená v roce 1948. Depozitář Národního technického muzea v depu Chomutov bude otevřen po celý den a milovníkům železniční historie nabídne po polední setkání tří lokomotiv slavné řady 475.

Motto:

„Umět jezdit rovně a rychle bohužel nestačí – nedobře to končí.“

Pro Autodrom je bezpečnost na silnicích jednou z hlavních priorit

Společnost AUTODROM MOST pořádá tuzemské i mezinárodní automobilové a motocyklové závody a šampionáty, otázka bezpečnosti je proto jednou z jejích stěžejních priorit. Jakým způsobem se téma bezpečnosti promítá do každodenní činnosti autodromu a do nabídky jeho produktů přiblížil generální ředitel společnosti Ing. Jiří Volovecký.



Cílem je maximální možná ochrana zdraví a životů jezdců, diváků a zaměstnanců společnosti. Součástí veškerých podniků pořádaných autodromem je proto rozprava s jezdci a týmy před závodem, při níž jsou poučeni o pravidlech, která je nutné při pohybu v areálu autodromu dodržovat. Diváci mají k dispozici provozní řád autodromu, jenž rovněž striktně vymezuje, jak se v areálu chovat. Provozní řád platí i pro zaměstnance, kteří navíc absolvují školení o bezpečnosti práce a celou řadu aktivit zaměřených na bezpečnostní prevenci. Bezpečnostní tematika je součástí veškeré činnosti autodromu. Pro zájemce z řad veřejnosti, ale i řidiče vozidel integrovaného záchranného systému, tedy policisty, hasiče a zdravotníky, organizujeme celodenní kurzy bezpečné jízdy. Praktické výuce na cvičných plochách předchází teoretická příprava v učebně. Cílem kurzů je seznámit řidiče s nejčastějšími krizovými situacemi, s nimiž se mohou setkat každý den v běžném silničním provozu. S pomocí instruktora se naučí tyto situace nejen zvládat, ale také jim předcházet.

Pořádáme v červenci a srpnu dětské příměstské tábory. Náš tábor chce chlapce a dívky hlavně bavit a umožnit jim co nejvíce pohybu, zároveň

se ale zaměřuje také právě na bezpečnost chodců a cyklistů a jejich správné chování v rušných ulicích. Návlek modelových situací umožní dobře vybavené dopravní hřiště se značkami, semaforem a kruhovými objezdy. Dětem zdarma zapůjčíme kola, koloběžky či odrážedla a také helmy.

Portfolio našich služeb stále více směřujeme také do nemotoristických sportovních i relaxačních aktivit v areálu, např. běhů, jízd na kole, in-line bruslích či běhů na lyžích pro všechny zájemce. Zprovoznili jsme také dobíjecí stanici elektromobilů. Jejich řidiči tak mohou využít naše výcvikové plochy ke zdokonalování zvládnutí vozu, automobilky zase k testování. V obou případech bez zvukových efektů, navíc s vyloučením emisí škodlivých plynů. I pro tyto aktivity platí důrazné dodržování všech bezpečnostních norem.

Apelujeme i na legislativce. Snažíme se prosadit řidičské oprávnění na zkoušku. Dostávali by je začínající řidiči na dva roky. V této době by platila určitá omezení, řidič by navíc musel absolvovat kurz noční jízdy a školu smyků. Je to reakce na současný stav, kdy obrovské množství

nehod, často s fatálními následky, mají na svědomí mladí absolventi autoškol. Sedají za volant rovnou od počítačových her. Neuvědomují si, že realita na silnicích je něco zcela jiného. Chceme je proto vychovávat k odpovědnosti a ohleduplnosti, a chránit tak i ostatní účastníky silničního provozu.

Svou činností se snažíme maximálně prospívat regionu, který reprezentujeme prostřednictvím návštěvníků a zákazníků ze všech koutů Čech a Moravy, ale také zákazníků a fanoušků z celé Evropy a zemí dalších světadílů.

Ing. Jiří Volovecký
generální ředitel společnosti AUTODROM MOST





Úvaha nad automobily – ovládáme je, nebo oni nás?

Motto:

Auta dál domínují Česku.

*U nás se vyrobí jedno auto za každých 23 vteřin,
tržby autoprůmyslu loni narostly o 12 %,
podíl na celkové ekonomice je 22 % a tvoří 9 % HDP,
naše závislost na prodeji aut roste už osmý rok.*

Žijeme v přelomové době. Automobily za uplynulých něco málo než sto let prošly obrovskou cestu. Od exotického dopravního prostředku, přes symbol luxusu až k symbolu svobody a volnosti v pohybu mas. Řidič na začátku byl i mechanikem a dobrodruhem krotícím nebezpečný stroj. Později obdivovaným hrdinou řídicím se bez bázně a hany do dálek a nakonec jen obsluhou stále dokonalejšího výtvaru lidského umu. Jenže pořád to byl člověk, řidič, který určoval, co stroj udělá, kam pojedje či kde si udělá pauzu na oddech.

Dnes stojí auta na prahu revoluce – po sto deseti letech od chvíle, kdy se staly podstatnou součástí a pomocníkem lidí, mají šanci, že se ony stanou tím, kdo bude určovat jak, kudy a kam se pojedje. Člověk řidič bude osvobozen od povinností sledovat cestu, bude se moct bavit, studovat, kochat krásami okolí nebo pracovat ve své mobilní kanceláři. Ta změna se chystala dlouho a nenápadně. Nejprve zmizely z aut fyzicky náročné činnosti, všeliké posilovače brzd, volantu, či řazení ulehčily práci řidiče tak, že se z namáhavé práce vyžadující chlapeckou sílu stala zábava širokých vrstev. Když byl navíc řidič zbaven nutnosti skloubit tolik různých pohybů dohromady, aby plynule přeřadil z jedné rychlosti na druhou, stalo se řízení přístupné i těm nejkřehčím dívkám.

A nakonec se zrodila černá mýra klasických automobilů se spalovacími motory – aféra, kterou novináři přezvali na „dieselgate“. Týká se sice emisí naftových motorů jednoho výrobce, ale dopadá na celé odvětví. Automobilový průmysl celého světa se otfásl v základech. Za uplynulé dva roky se vývoj elektromobilů, nejruznějších alternativních pohonů, vodíkových článků, ale i nejruznějších systémů nahrazujících nebo měnících individuální dopravu pohnul kupředu tak rychle a o takový kus, jako před tím za dlouhé desítky let, možná jako za celé století. Jedna automobilka za druhou představuje elektromobily, samoříditelná auta nebo alespoň velmi sofistikované asistenční systémy, které z řidiče dělají pasażery, pasivní účastníky osobní přepravy.

A jak se tomuto trendu přizpůsobuje okolní svět? Auta kdysi pomáhala kolonizovat Ameriku, auta a pro ně stavěné dálnice navždy změnily tvář Evropy. Bylo a stále je jich čím dál tím víc. A co nyní? Nebude to, že auta přestanou potřebovat

řidiče, jejich vlastní smrtí? Vždyť řidič byl tím, kdo si auto pořizoval, vždyť řidič a jeho rodina byla těmi, kdo pomocí svého vozidla chtěli získat svobodu pohybu. Auta jsou obecně nejméně efektivně využívané stroje v lidské společnosti. Většina soukromých vozů stráví podstatně více času na parkovištích a v garážích, než na silnicích. Jsou spíše symbolem svobody pohybu, než jeho vykonavatelem. Nejmladší generace začíná na vlastnictví auta pohlížet jako na zbytečnost. Funkci symbolu úspěchu, kterým ještě před pár lety bylo auto, přebírá dnes nejmodernější chytrý telefon. Nastupující generace si velmi rychle zvyká na představu, že auto si objedná přes mobilní aplikaci jen pro svoji momentální cestu z bodu A do bodu B a o zbytek, ať se postará auto samo. Znamená to, že se neustálý růst počtu aut na našich silnicích může zastavit?

V přeplněných městech by to jistě bylo vítaným ulehčením, ale osobní individuální doprava bude ještě dlouho úspěšně konkurovat všem druhům hromadné přepravy. A navíc, chytrý automobil bude potřebovat chytré dálnice, chytrá města, chytré uživatele.

Změny, které přicházejí, jsou změnami revolučními. Jsou tak rychlé a dramatické, že si na ně okolí

nestihá zvyknout. Jak rychle se podaří dobudovat infrastrukturu potřebnou pro nabíjení elektromobilů, když jakákoli liniová stavba trvá v Česku desítky let? Jak rychle se postaví nové dálnice pro autonomní vozidla, když dokončení posledního úseku D8 trvalo přes dvacet let? Jak najít chytré obyvatele chytrých měst a obcí, když nejrozšířenějším syndromem onemocnění populace je tzv. NIMBY syndrom, tj. „Not In My Backyard“, volně přeloženo: „stavět cokoli i to nejdůležitější a všeobecně potřebné je určitě potřeba, ale ne za mým domem. Kdekoli, jen ne zde!“

A co teprve přeprava zboží? Sníží se potřeba převážet věci z místa na místo, když zmizí z kabiny nákladáku šofér?

Ano, jsme na prahu revoluce. Auta nás přestanou potřebovat, ale my nepřestaneme potřebovat auta. A s nimi nepřestaneme potřebovat nové silnice, nové dálnice, nové dopravní systémy. Tak nám nezbyde, než se s tím smířit a začít léčit ten NIMBY syndrom, jinak nám ta chytrá auta nebudou nic platná.

Ing. Jan Sixta, CSc.
ROTARY klub Most



foto: Juraj Puhalla

Factum est factum

CO SE STALO, TO SE STALO



Doprava je už od nepaměti závislá na kvalitě a hustotě sítě cest. Tam, kde vedly cesty a proudilo zboží, vznikala další sídla. Ta zčásti těžila z polohy na cestě a zčásti se stávala nástupními body na cesty nižšího řádu.

Klíčový význam měly zejména cesty dálkové. I my hlasitě voláme po dokončení sítě dálnic a rychlostních silnic a nejinak to viděli před dvěma tisíci lety Římané. Dodnes je dochována řada zbytků římských „dálnic“, zejména v Anglii. Jedna z nich byla objevena teprve nedávno v Puddletownském lese na jihu země. Jde o část trasy původně spojující římská města Londinium (Londýn) a Isca Dumnoniorum (Exeter). Její délka přesahovala 250 kilometrů a úctyhodné jsou i rozměry dochovaných zbytků této silnice. Jádrem tvořil násep, vysoký okolo 4,5 metru, který z obou stran lemovaly příkopy. Šíře

vlastní „vozovky“ dosahovala okolo šesti metrů. Podle názoru britských archeologů byl v odlesněné krajině násep viditelný z velké vzdálenosti, takže se domnívají, že po této silnici čas od času demonstrativně pochodovaly římské vojenské jednotky, jako preventivní varování před případným odporem původních kmenů proti římské nadvládě. Bohužel nevíme a ani se nedozvíme, jak dlouho a s jakými náklady Římané tuto cestu budovali, ačkoli by nás srovnání s dnešním tempem výstavby nepochoybně zajímalo.

Některé úseky římských silnic mají dodnes dochovanou i původní dlažbu. Kromě Anglie si je můžeme prohlédnout například v archeologickém parku Carnuntum (dnes Petronell – Bad Deutsch Altenburg v Rakousku), který se nachází přibližně dvacet kilometrů západně od Bratislavy. Vykopávky tu probíhají déle než sto let, takže kromě

zbytků římské silnice uvidíte i řadu dalších součástí římského města a opevněného tábora legionářů.

Římané dokázali stavět a udržovat silnice přibližně do přelomu 3. a 4. století, kdy se v důsledku vleklé ekonomické krize, vylidňování provincií a nájezdům barbarů začala léta budovaná infrastruktura rozpadat. Po zániku Římské říše pak byly její stavby rozebírány, až z nich nezbylo téměř nic.

I dnes se často hovoří o společenské a ekonomické krizi v Evropě, a tak nezbyvá než pevně doufat, že nejen naše silnice nepostihne podobný osud jako ty římské.

S přáním všeho dobrého
Michal Soukup
Ředitel Oblastního muzea v Mostě

inzerce



Pořádaná událost **NANO BRIDGE Česko – Sasko** konaná 6. 6. 2017 navázala na velice úspěšné setkání saských a českých podnikatelů z oblasti textilní výroby, které se konalo 31.05.2017 u příležitosti veletrhu mtex v Saské Kamenici (Chemnitz). Letošní setkání podnikatelů, pořádané 06.06.2017 Generálním konzulátem v Drážďanech, Obchodní a průmyslovou komorou v Saské Kamenici (IHK Chemnitz) a Enterprise europe network bylo zaměřeno na oblast nanotechnologií. Zúčastnění, v bezmezně zajímavé oblasti nanotechnologií aktivní podnikatelé ze Saska a České republiky tak měli možnost představit své aktuální produkty i jejich vývoj.

Mgr. Ing. Jiří Kůs – předseda Asociace nanotechnologického průmyslu ČR – obohatil akci svoji přítomností a prezentací přehledu vývoje a širokého know-how i aktuálního výzkumu českých firem – členů asociace, kterých je v současné době téměř na dvě desítky. Těmto firmám se daří posouvat vývoj i výzkum nanotechnologií velice úspěšně kupředu a sklízí významné úspěchy i ve světovém měřítku.

Za německou stranu se odborné prezentace ujal Dr. Martin Jörg z výzkumného institutu ENAS Fraunhofer a poskytl tak přehled o aktuálních projektech a vývoji technologií například z oblasti nanokompozit ve zdravotnictví či oblasti senzory. Fraunhofer ENAS Chemnitz se specializuje na oblast integrace smart systémů. V oblasti využívání mikro a nanotechnologií spolupracuje se širokým spektrem firem nejen Saska, ale i na široké mezinárodní úrovni.

Podnikatelé z obou zemí tak v rámci setkání jednotlivě představili své aktivity, získali přehled o aktuálním dění a navázali první užitečné kontakty, čímž tak učinili první kroky k úspěšné dlouhodobé mezinárodní spolupráci. Organizátoři setkání pevně doufají v to, že se NANO BRIDGE stanem právě tím „mostem“, po kterém budou od této chvíle již mezi sousedskými zeměmi již nepřetržitě proudit nové nápady a výměna zkušeností.

Podobné setkání podnikatelů z textilní i nano branže bude zajisté stát na programu i v roce 2018. Budeme se tak těšit, že se počet zúčastněných firem opět navýší, možná právě o tu Vaši. Více informací k setkání či katalog s přehledem zúčastněných firem Vám kdykoli rádi poskytneme na níže uvedených kontaktech!

Michaela Holá – koordinátorka pro spolupráci s Českou republikou při IHK Chemnitz
E-mail: michaela.hola@chemnitz.ihk.de, Tel.: 0049 371 6900 1246

Téma „TEMA“ podle Jochmana

Chytrá města?

Začalo to před mnoha lety tím, že kdosi dokázal propojit a načarovat semaforey v Praze tak, že vytvořil zelenou vlnu. Funguje to stále, i když na zcela jiném principu než před mnoha lety. Bereme to jako samozřejmost a naopak nás rozčiluje, když tak samozřejmá věc nefunguje. Postupně se celý systém regulace dopravy zdokonaloval, a tak se nám dostává informací, kde jsou volná parkoviště, kde to jede, kde to stojí, jak to objet a jiné cenné rady pro řidiče.

Podobné informační systémy pro návštěvníky a obyvatele velkých měst poradily s městskou hromadnou dopravou, s návštěvou sportovních a kulturních akcí, s nakupováním a s dalšími radovánkami spojenými s fungováním velkých měst.

„Opravdová revoluce nastala s příchodem rychlých telefonů...“

Opravdová revoluce nastala s příchodem rychlých telefonů, které dnes nabízí tolik aplikací, že to nám, dříve narozeným, ani hlava nebere. Během několika vteřin nám děti nebo vnuci poradí, kam na oběd a co se dnes kuchaři povedlo nebo naopak, které restauraci se obloukem vyhnout. Navigace v mobilu a všudypřítomné wifiny nás dovedou do toho správného obchodu s nejvýhodnějšími slevami, na výstavu, do divadla, na úřad a na základě vlezlých reklam i tam, kam jsme původně ani nechtěli. Městské informační systémy štedře dotované Evropskou unií se postarají o optimální trasu a dopravní spojení a nezapomenou si uložit do paměti, kdo jsme, co nás zajímá, co jsme ve městě dělali a co jsme hledali.

V posledních letech však sběr informací o našem chování nabírá na otáčkách. Je zcela běžné, že v parkovacích domech kamery sejmou registrační značku vozidla, čas příjezdu a odjezdu. Možná pro úplnost vše zdokumentuje kamera. Totéž na první křižovatce a všude, kde je omezená rychlost. Záznam registrační značky, čas průjezdu, rychlost, foto, kamera



– žádný problém. Stačí zaparkovat v Praze a sám se udat v parkovacím automatu. Pokud to neuděláte, přijede vozidlo s mnoha kamerami a najde si Vás a zdokumentuje samo. Zaměstnanci používající služební vozidla nemají ani tušení, jaké sledovací systémy se nabízí zaměstnavateli pod záminkou elektronické knihy jízdy.

„Už nám chybí jen čip zašitý pod kůží...“

Vystoupíte z auta a už jste pod dohledem bezpečnostních kamer, vstoupíte do domu a už Vás má majitel na záznamu, jdete na oběd a už ví na ministerstvu financí, co jste si dali a kdy jste odešli. Sami tomu napomáháme používáním platebních karet a neustálou komunikací z mobilů. Už nám chybí jen čip zašitý pod kůží, ale to už také není žádná novinka.

Výsledkem je prý výrazný pokles pouliční kriminality, krádeží vozidel a podobných trestných činů, které dnes vyřeší každý, kdo má přístup do sledovacích systémů. Bohužel kamion, který mi v centru města rozpáral levý bok automobilu a způsobil škodu

za 300 000 Kč, kamery prý nezaznamenaly. Někdo je vypnul nebo přesměroval. Možná by pomohla soukromá detektivní kancelář, ale dohledávejte a vymáhejte škodu z neopatrného nemajetného řidiče, který je určitě osobou blízkou majitele kamionu. Takhle je to prý nejjednodušší.

Zdá se, že jsme teprve na začátku dokonalých sledovacích a záznamových systémů, a proto si dovolím připomenout jedno přísloví: „Oheň je dobrý sluha, ale zlý pán.“

S chytrými městy to bude podobně. Vše, co má lidem sloužit, se dá proti nim také zneužít.

Na druhou stranu však mám konečně pádný argument, proč máme chatu na venkově u lesa, i když ji zatím téměř nevyužíváme. Dětem vadí, že tam není signál mobilních operátorů ani žádné wifiny.

Jednou to bude ideální místo pro každého, kdo touží po klidu v přírodě a soukromí.

S úctou
RNDr. Jaroslav Jochman

Dopravní infrastruktura v Německu – spolkový plán dopravních komunikací



Od poloviny sedmdesátých let 20. století se orientuje německá investiční politika na oblast nadregionálních dopravních komunikací, na tzv. spolkové dopravní komunikace, tedy na celkové dopravní plány s dopravním přesahem. Tyto plány jsou zahrnuty do tzv. spolkových dopravních plánů a obsahují časový úsek asi deseti let. Teď poprvé byl tento časový úsek aktuálně prodloužen až na 15 let.

Změna modelu spolkového dopravního plánu

V návaznosti na předpokládané finanční prostředky, které by měly být k dispozici, představoval dosud spolkový plán dopravních komunikací zachování a dostavbu stávající dopravní sítě a podpořil ji konkrétními infrastrukturálními projekty. Tento postup měl ale dost velké slabiny. Právě v posledních letech se nůžky mezi požadavky na investice a reálnými finančními investičními prostředky, které byly k dispozici, stále více rozvíraly. Spolkové plány dopravních spojení v letech 1992 a 2003 byly nakonec podfinancovány ve dvojciferných miliardových cifrách. Některá opatření, zakotvená v těchto plánech, neměly

(a nemají) fakticky šanci na realizaci. A zato v údržbě existujících dopravních komunikací byl zaznamenán obrovský nárůst nahromaděných požadavků na opravy.

V srpnu 2016 byl změněn schválený spolkový dopravní plán na období do roku 2030 a došlo ke změně tohoto modelu. Bylo rozhodnuto schvalovat jen takové nové projekty a takové projekty na dostavbu, které budou mít zajištěné financování. Identifikovány jsou podle jasných priorit a na základě jednoznačných kritérií, jako jsou tonáž, počet vozidel a pozice v dopravní síti.

Celkem by mělo být v Německu v následujících patnácti letech investováno na 265 miliard EUR, z toho 70 procent půjde na opatření pro údržbu

a pro nezbytná náhradní řešení, 30 procent na projekty nových dopravních staveb. Přednost dostávají opatření na posílení stávajících dopravních sítí a na řešení přetížených komunikací.

Ve spolkovém plánu do roku 2030 stanovila tak spolková vláda poprvé závazný rámec investic do spolkových rychlostních silnic, železnic a vodních cest. Na základě důkladné analýzy nákladů a analýzy využitelnosti dochází k posouzení důležitosti chystaných projektů na základě následujících kategorií:

- Probíhající a již pevně stanovená opatření
- Neodkladná potřeba
- Další potřeba s dokončeným plánem
- Další potřeba

inzerce



ČEZ ENERGETICKÉ PRODUKTY

**NAPOMÁHÁME ZLEPŠOVAT PROSTŘEDÍ KOLEM NÁS.
PRACUJTE NA TOM S NÁMI!**

Hledáme kvalifikované i nekvalifikované zaměstnance do prostředí hnědohuhelných elektráren Počerady, Ledvice, Tušimice, Prunéřov.

Nabízíme zajímavou práci s řadou benefitů.

Informace: www.cezep.cz

Telefon: 351 115 615

Zaslání životopisu na: jirina.horakova@cez.cz

Spolkový dopravní plán 2030: Silniční projekty v oblasti IHK Halle – Dessau



V ročním plánu dostavby je realizace projektů, zařazených do prvních dvou kategorií, dále konkretizována. Opatření další potřeby bude prosazovat spolková vláda zřejmě až po roce 2030, pro projekty s ukončeným plánem jsou již prostředky před rokem 2030 k dispozici.

1,8 miliardy EUR pro jižní Sasko-Anhaltsko

Pro záměry na území Průmyslové a obchodní komory Halle-Dessau je v novém spolkovém dopravním plánu počítáno s investicemi na 1,8 miliardy EUR. Předpokládá se mezi jiným dostavba

spolkové dálnice A 143 – západní obchvat Halle, a rovněž spolková silnice B6n jako spojnice na dálnici A9 a A14, ale v záměru jsou do 2030 i četné obchvaty obcí.

Teď půjde o to, aby bylo zajištěno včasné a průběžně plánování projektů a jejich následná realizace. Pokud se podaří zvýšit kapacitu plánování a zajistit trvalé získávání finančních prostředků, nastane v podstatě dobrá šance na to, aby investiční stavební opatření v prioritě „Neodkladná potřeba“ byla realizována, popř. alespoň zahájena.

Alf Rost

Referát dopravního hospodářství
IHK Halle-Dessau



Od odpadu k produktu

Cyklické využití odpadů se stává stále více důležitým tématem. Je to tím, že se tak mohou šetřit zdroje, a při tom se dají využívat i některé ekonomické přednosti. Často je použití recyklovaných materiálů výhodnější než použití nových materiálů. Bohužel je ale přeměna odpadu do takového stavu, který lze označit jako produkt, značně nevyjasněná.

V Německu byl zákon o cyklickém odpadovém hospodářství novelizován. Od jeho přijetí platí místo staré třístupňové hierarchie (zabránění vzniku odpadu, jeho zhodnocení a odstranění) nyní pětistupňová hierarchie. Mezi zabráněním jeho vzniku, což je první stupeň a odstraněním, což je pátý stupeň, byla zavedena ještě příprava k opětovnému využití, recyklace a další postupy zhodnocení (např. tepelné využití). Je známo, že nyní je více než recyklace materiálu upřednostňováno jeho spalování. Díky přísným nařízením je v Německu v současné době zhodnocováno na 79 procent odpadu. Od roku 2005 je zakázáno ukládat na skládkách domovní odpad. Podíl ukládaného množství odpadu na skládkách se snížil mezi roky 2000 a 2014 z 28,7 na 17,8 procent. Ovšem často se zapomíná, že termické zhodnocení, tedy spalování odpadu, nakonec představuje snížení objemu odpadu jen o přibližně 2/3. Zbytkový popel a struska musí být stejně skládkovány. Materiální recyklace, tedy opětovné využití surovin v produktech, není legislativně jasně upravena. Evropská unie nestanovila jednoznačný postup či něco podobného. Ze strany jednotlivých členských států unie by tedy musela být definována určitá kritéria odpadu. Pokud k tomu nedojde na úrovni

národních orgánů, musely by nakonec regiony vydávat svá nařízení o kategorizaci odpadů. Tím vzniká ale nebezpečí, že jiné regiony či spolkové země taková nařízení nebudou uznávat, a odpad nebude zpracován na výsledný produkt. Na základě této neuspokojivé situace začala Evropská komise v roce 2011 definovat kategorie odpadů a jednotlivými nařízeními se snaží ukončit rozdílnou charakteristiku odpadů pro určité frakce (End of waste). Dosud platila nařízení pro železný, ocelový, měděný a hliníkový šrot, bioodpady, sklo, starý papír a plastový odpad. Tato nařízení čelila kritice, že jejich zpracování trvá dlouho a že přijatá nařízení jsou jen částečně prakticky proveditelná. Navíc nemůže být veškerý odpad zařazen do jednotlivých nařízením. V rámci balíčku aktuálního cyklického odpadového hospodářství by chtěla Evropská komise konečně získat větší kompetence pro stanovení kritérií odpadů a pro charakteristiku vedlejších produktů. Vedlejší produkty jsou další možností, jak zbytkové suroviny využívat jako produkty. Nelze je zaměňovat s odpady, které dorazily do závěrečné etapy cyklického zpracování. Vedlejšími produkty se mohou stát jen suroviny či jiné materiály, které vznikly v průběhu zpracování, jehož hlavním cílem

není výroba těchto surovin či materiálů, a které splňují předpoklady obsažené v článku 5 rámcové směrnice o odpadovém hospodářství. Vedlejší produkty jsou takové produkty, které neměly nikdy status odpadu. Tím je možné jejich využití v nových produktech. Neutěšená situace s opětovným využíváním odpadů jako produktů se musí konečně vyjasnit. Současné postupy a regulace jsou komplikované a příliš nákladné. Na takovém základě bude sotva možné dosáhnout ambiciózních cílů EU v šetření surovinových zdrojů.

Andreas Scholtyssek

Referent životního prostředí a plánování
Oblast inovací a životního prostředí
Průmyslová a obchodní komora Halle-Dessau





Pec nám spadla...

Motto:

„Pec nám spadla, pec nám spadla kdopak nám ji postaví?
Starý pecař není doma a mladý to neumí.“

Text kdovíjak staré lidové písničky se bezděky hodí k identifikaci dnešních problémů ve stavebnictví a na otázku první věty lze odpovědět – za chvíli už téměř nikdo. A asi ani nevyprojektuje novou. Stavebnictví začíná narážet na své limity a další růst v tomto sektoru je velmi komplikovaný. S problémy se nepotýkají jen běžní občané, kteří mají problém sehnat zedníky a řemeslníky. Do problémů se dostávají již města i kraj, protože kapacita stavebních firem přestává postačovat investičním potřebám v našem regionu. Současně

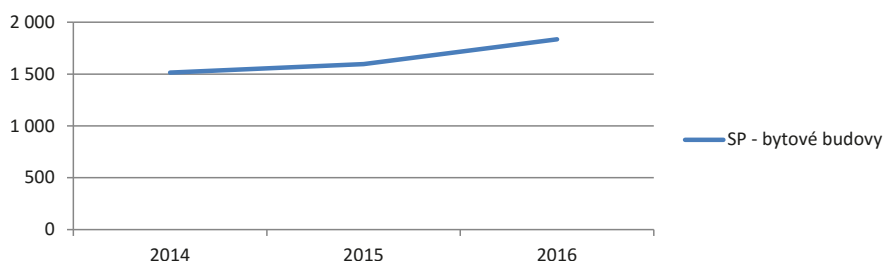
také přihlížíme vznikajícímu budoucímu problému s novou výstavbou a potřebnými rekonstrukcemi, protože se zmenšují i kapacitní možnosti projekčních firem. A co se dnes nenaprotjektuje, to se zítra nepostaví. Některé projekční zakázky se musí rušit, protože se do nich mnohdy nepřihlásí žádný projektant. Prostě nestíhají, je jich málo a bude ještě méně. Stejně jako stavebníků, inženýrů a dalších lidí ze stavební branže.

Celý problém dokreslují konkrétní čísla, na kterých je vidět, jak se situace dále a dále komplikuje.

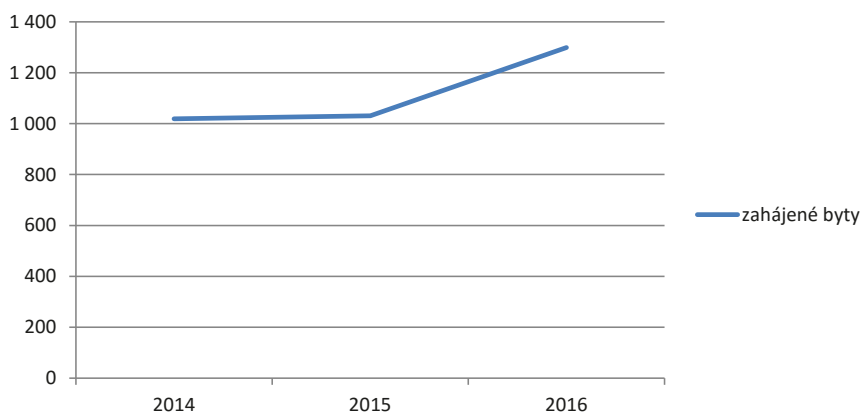


KHK ÚK

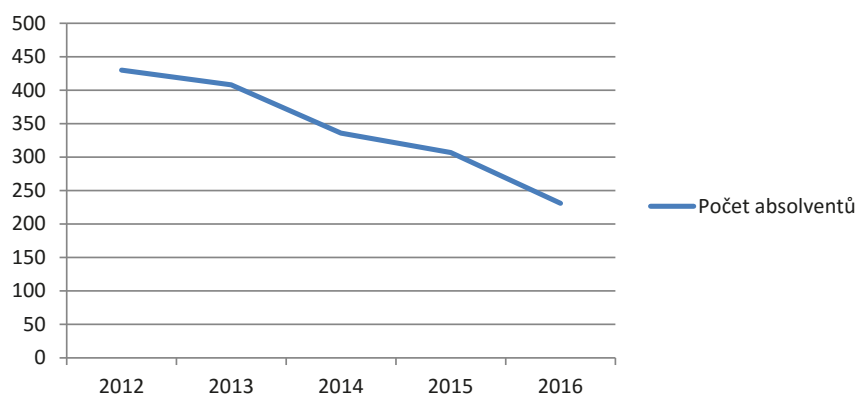
SP - bytové budovy



zahájené byty



Počet absolventů



Počet stavebních povolení – ÚSTECKÝ KRAJ

Rok	SP – bytové budovy
2014	1 514
2015	1 595
2016	1 835

zahájené byty

2014	1 019
2015	1 031
2016	1 299

	2014	2015	nárůst
Stavební práce v mil. Kč	14 466	15 635	1 169

Počet absolventů oboru č. 36

– Stavebnictví, geodézie a kartografie
– Ústecký kraj

Rok	Počet absolventů
2012	430
2013	408
2014	336
2015	307
2016	231

Jak je z tabulek a grafů patrné, stavebnictví roste. Každoročně se zvyšuje se počet vydaných stavebních povolení, objem zahájené výstavby bytů a celkově se například loni v našem kraji zvýšil objem stavebních prací meziročně o více než miliardu korun. Na druhou stranu ale ubývá kvalifikovaných pracovníků, kteří by mohli stavby projektovat a ve stavebních firmách je realizovat. Vývoj má zhoršující se tendenci a důvody k optimismu o budoucnosti stavebnictví se těžko hledají. Jak dál? Čeká nás náročná a dlouhodobá práce v přesvědčování žáků, že ve stavebnictví je poptávka po pracovnících a tento obor je pro studium a profesní dráhu stále perspektivní.

Ing. František Jochman
Předseda KHK ÚK

OPĚT POHÁDKA?

Je to právě v dnešních dnech téměř 9 let, kdy jsme vydali náš magazín TEMA věnovaný dopravě a bylo to číslo 3/2008. V jakési euforii, jsem si tehdy dovolil charakterizovat výstavu dopravní infrastruktury jakousi pohádkou. Pohádky, jak známo, jsou letitým, opakujícím se fenoménem nejen naivního dětského světa, ale i vážněji myšlenými a i přijímanými projevy světa dospělých. Dlužno dodat, že mnohdy i z míst dosti vysokých. Dovolují si s pokorou amatéra zde předložit jakousi reprízu. Posuďte sami a prosím s velkou mírou schovávavosti k mým literárním schopnostem, kam jsme v reálu pokročili a zdali je to ještě dnes podobnost čistě náhodná.

R. Jung

Jak sedlák k infrastruktuře přišel

Tak tedy:

Bylo, nebylo. V jedné, ne příliš vyspělé zemi, kam ale už dosáhl všemocný internet, žil a po svých předcích úspěšně hospodařil na velkém statku jeden sedlák. Jako samozřejmě mimo jiné používal svými předky vybudované cesty, po kterých s úspěchem a bez velkých problémů řešil dopravní potřeby svého hospodářství. Jako přemýšlivý člověk zváben úspěchy hrdinů telenovel a popichován ironickými poznámkami svého vystudovaného syna o zkosnatělosti, také on hledal možnosti větších výdělků a jak se také dozvěděl slovy moderních vzdělavců, racionalizace a zefektivnění svého byznysu.

Přesto, že jeho cesty mu problémy vůbec nedělaly, přece jenom podlehl své chamtivosti a dospěl za podpory svých následovníků k nezvratnému přesvědčení, že s těmi cestami také něco udělá. Záhy zjistil, že problematika cest není řešitelná jeho selským rozumem a že si na to musí najít odbornou instituci, což také bez problémů s úspěchem udělal. Když záhy rozdýchal sumu, za kterou se mu dostane odpovídajícího produktu, zjistil, že problematika cest není na místě a že tento problém svět řeší jako „dopravní infrastrukturu“ a že musí pro kvalifikovanou práci expertů vyhledat v šuplicích požadované dokumenty a popsat do detailu své hospodaření. Potlačil pochybnosti o svém zdravém rozumu a při vidině budoucích zisků a také možností dotačních prostředků od světových institucí, tak s pomocí poradců (za mírnou naturální úplatou) učinil a oddal se očekávání výsledků.

Dočkal se. Ke cti instituce se mu v termínu dostalo objemné knihy v několika výtiscích, do které se v očekávání začel. S údivem zjistil kolik odborníků a organizací se na jeho projektu podílelo a jak náročná práce byla odvedena. Polichocen velikostí problematiky, obtížností řešení a oceněním jeho snah o zefektivnění svého již ne sedlačení, ale podnikání, se s chutí začel. Ale ouha. Stránku po stránce mu tuhl úsměv na rtech, ale za ty peníze četl dál a dál. Zjišťoval, že kombinace jeho dopravních potřeb převážně realizovaná vlastním koňským potahem a externě zajišťovaná příležitostnými zápůjčkami prostředků se spalovacím motorem je krajně nevhodná a byla mu doporučena unifikace přechodem na moderní kolové dopravní prostředky a že další postup je řešen v konfliktních dopravních uzlech ve dvou variantách a v případě rozvojové varianty přechodu na motorová vozidla musí studii rozšířit do druhé etapy, která vyžaduje součinnost dalších orgánů, jejichž stanovisko musí mít i při ojedinělých výjezdech kolové techniky na jeho stávající komunikace. V případě původní varianty, která byť zpochybněná byla zvážena jako možná, se dočetl, že jeho výjezd ze vrat neodpovídá standardům a je v konfliktu se zámožnějšími uživateli krátké spojovací silnice, kterou v záchvatu vlastenectví kdysi jeho předci věnovali obci.

A mimochodem není jisté zda je v souladu se standardem požadované psychiky koňského povozu u možných labilních jedinců v příčinné souvislosti s nabízejícím se nejjednodušším řešením světelnou a akustickou signalizací. Je tedy nutné po schválení odbornou firmou zpracovaného návrhu příslušným „Výzkumným ústavem pro označování všeho“, vyžádat si také stanovisko svazu na ochranu zvířat používaných k tahu. Do doby vyřešení na základě součinnostního zjištění v rámci prevence má očekávat rozhodnutí dozorového orgánu provozu koňské dopravy na pozemních komunikacích o předložení náhradních opatření, které v případě nezalosti je schopna dodat tuto studii zpracující instituce.

Dočetl se dále, že bažinka protínající komunikaci a pijící krev generacím předků, není vůbec zapáchající bažinou, ale vzácným biotopem a útočištěm vzácného „turbočolka pruhovaného“, kterého při vyžádaném závazném stanovisku objevili aktivisté iniciativy „Synové a dcery obce“ jejímž „nezávislým“ představitelem pro spádovou oblast obce je kovářův syn, prostou úvahou dospěvší k názoru, že tátovo řemeslo není nic pro něj a dobře si pamatujíc šlehy bičem byvše v mládí opakovaně přistižen na třešních zadavatele studie, jak byl náš sedlák zpracovateli nazýván. Dále zjistil, že mu správní orgán ve zrychleném řízení předepíše okamžitou úpravu kamenité cesty před rozbořenou stodolou, kde rachotící prázdný žebříňák ruší neznámého hnízdícího opeřence, kterého zachytil vloni známý fotograf a je předpoklad, že by i v dalších letech v případě že se opět objeví, mohl zvýšit význam regionu a podpořit cestovní ruch, jak ve svém stanovisku uvedl mj. příslušný správní orgán obce opírající se o mezinárodní úmluvu na ochranu podivných živočichů. Zjistil také, že na třech místech má používaná komunikace nevyhovující poměr zatočení a při nevylučitelné možnosti splašení koní, by mohlo dojít při rychlosti splašeného povozu k jeho převrácení při také nevyloučeném souběhu přeložení povozu. Jako možné opatření bylo experty doporučeno, i v souvislosti s následným problémem, pořízení mobilní povozové váhy k důsledné a prokazatelné povinnosti dokladovatelnosti nepřetěžování vozidla žebříňákového typu, což by při zvětšené objemové hmotnosti vlivem klimatizačních poměrů transportovaných komodit mohlo být jinak nezjistitelné.

Jako variantní řešení se jeví zvětšení poloměru zatáček, ale v tom případě je nutné vyřešit střet zájmů se sousedem, s nímž má léta zděděná a nevyřešená spory o starou alej kaštanů a povinnost její ochrany před škůdci, o kteréžto dohodě musí být předložen pověřenému místostarostovi doklad v každém případě. V té souvislosti bylo zjištěno, že kopec a následné klesání k lesíku je v absolutním rozporu s parametry možného zatížení koňského kopyta vzhledem k úhlu a povrchu předmětné komunikace a doporučeno vybudování tunelu. Toto unikátní řešení by zároveň řešilo i problém ochrany mezinárodně chráněné kolonie „poloježků zrjavobodlinných“ v době páření, kdy by tak jako tak musel být provoz zakázán a příslušná opatření iniciovaná „Spolkem na ochranu poloježka zrjavobodlinného“ je již poštovní doručenkou na cestě.

Náš zadavatel řešení dopravní infrastruktury si utřel zpcené čelo a přeskočivší větší zbytek stránek studie si přečetl závěrečné doporučení a avízo návštěvy expertů k dopracování navržených řešení. Po zralé úvaze, oslovujíc se s výčitkami jmény jiných ochotných tahounů, se jal hledat starou brokovnici, se kterou jeho ještě chudý děd s úspěchem pytláčil a někde v písemnostech zanechal i recept na výrobu nábojů se solno-štetinovou náplní, o jejichž argumentační účinnosti potenciální nápadníci dospívajících dcer a vnuček vyprávěli legendy.

NEJKVALITNĚJŠÍ SEVEROČESKÉ HNĚDÉ UHLÍ

Moje uhlí bylo
sice upravené
v Ledvicích.
Ale vytěžené je
v Bílině!

**Nakupte si uhlí na zimu včas.
Vyhnete se tak dlouhému čekání
v podzimních měsících.**

Dobrého prodejce uhlí
poznáte podle těchto označení:



Zlatá známka



Stříbrná známka



Bronzová (bílá) známka

**Pokud chcete zjistit více
o kvalitním uhlí, navštivte
www.sd-bilinskeuhli.cz**



 **SD BÍLINSKÉ**[®]
Severočeské doly nízkosíraté uhlí

„Mosty k matematice“ – první rok života

„Mosty k matematice“ je společný projekt iniciovaný OHK Most a městem Most, zaměřený na podporu a výuku matematiky a podporu technických oborů. Partneři projektu jsou Přírodovědecká fakulta Univerzity Jana Evangelisty Purkyně v Ústí nad Labem (UJEP), Vysoká škola báňská – Technická univerzita Ostrava (středisko Most) a Podkrušnohorské gymnázium Most.

Základní cíle projektu:

- 1) Pomoci žákům a rodičům získat vztah k matematice, fyzice a technickým oborům.
- 2) Zatraktivnění výuky matematiky a fyziky.
- 3) Tvorba projektového webu, který bude obsahovat komplexní informace k řešeným tématům.
- 4) Aktivně se mohou zapojit žáci, studenti, rodiče, učitelé a soukromí badatelé a milovníci matematiky.
- 5) Iniciovat žáky a studenty ke komunikaci na dané téma na sociálních sítích.

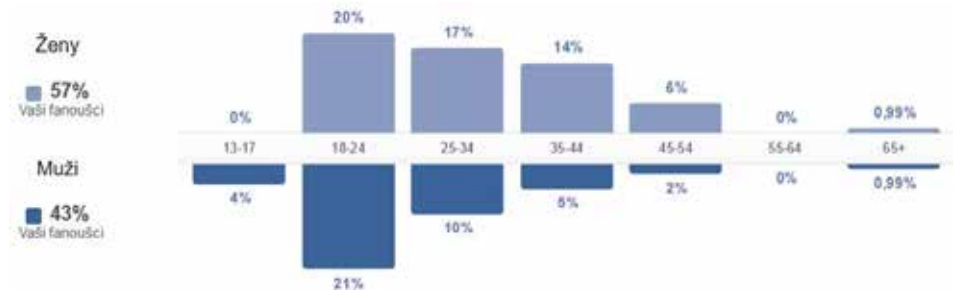
V prvním roce projektu „Mosty k matematice“ jsme vytvořili webové stránky pro zájemce o matematiku a skupinu na sociální síti Facebook. Očekávali jsme určitou odezvu zejména ze škol, ale učitelé matematiky nám, bohužel, nepomohli ani tím, že by nám pomohli projekt nasměrovat k žákům, a tak jsme se orientovali na širokou veřejnost prostřednictvím facebooku a webu.

Web projektu a FB skupina:

<http://mosty-k-matematice.webnode.cz/>

<https://www.facebook.com/mostykmatematice/>

mostykmatematice/



Graf: Zapojení jedinci do projektu podle věku a pohlaví

V tuto chvíli se do projektu zapojilo už přes sto jedinců, kteří „lajkují“ facebookové stránky projektu, sdílejí příspěvky, aktivně odpovídají na souěžní i vědomostní otázky. Webové stránky mají více než 500 návštěvníků za měsíc, kteří otevrou více než 1000 stran, kde jim nabízíme vybrané odkazy na to, co je zajímavé.

Jednotlivé příspěvky na FB profilu mají dosah až 3,6 tis. potenciálních zájemců. Na matematické příspěvky v podobě úlohy klikne až 600 jednotlivců a zareaguje až 200 jedinců formou sdílení, lajku, nebo odpovědi, podle náročnosti úlohy.

Na první pohled je zřejmé, že se nám podařilo oslovit dospělou část populace, která má zájem o řešení

jednoduchých matematických a logických úloh. Čím více logiky a méně matematiky, tím větší zájem.

Po poradě s partnery projektu jsme se rozhodli, že se v druhém roce života projektu zaměříme na žáky škol s nabídkou pomoci při přípravě na přijímací zkoušky na střední a vysoké školy nebo na maturitu z matematiky.

Pokud máte zájem se do projektu aktivně zapojit nebo získat další informace, můžete na naší FB skupině zaškrtnout „To se mi líbí“ a napsat nám do zpráv, zavolat na telefon 777 748 205 nebo nás kontaktovat emailem math.online@email.cz.

RNDr. Jaroslav Jochman

OHK Most

inzerce



Přijmeme nové zaměstnance – řemeslníky

(zedník, tesař, truhlář, klempíř, pokrývač)

Kontakt: Ing. Tomáš Štícha – tel. 725 830 375

Malleus Maleficarum (Kladivo na čarodějnice) verze 3.0 – 3. část



Ing. František Kružík

Úvodní poznámka ke 3. části

Po staletí jsou **haruspicie** synonymem groteskní formy šamanské antcipace budoucnosti, bez jakéhokoli racionálního jádra, založené pouze na pověřčivosti a naivní víře v magii, nezřídka s dalekosáhlými důsledky pro příjemce předpovědi a jeho širší okolí, podle míry vlivu a moci dotyčného. Jak je patrné ze sarkasticky opovrživého citátu Ciceronova, pro racionálně myslícího, pragmatického člověka, bylo věštění z letu „posvátných“ ptáků (**auspicie**) nebo vnitřností obětovaného zvířete pouhou bezvýznamnou a absurdní etudou, veřejně demonstrováním podvodem.

Je třeba poznamenat hned v úvodu, že *haruspicie* – *senzu lato* (v širším smyslu) – či pro naše kraje srozumitelnější – nejrůznější formy **šamanství**, rozhodně nevymizely, jen se tak již nenazývají. Právě naopak, je téměř děsivé, jak se některé jejich formy stále znovu a v nebyvalém měřítku skryté ožívají a progradují do veřejného života, vydávají se dokonce za **vědu** (sic!) nebo jsou hlavní či doplňkovou náplní činnosti nejrůznějších aktivistických spolků, sdružení, „občanských“ iniciativ, uskupení a dokonce i politických stran. To by samo o sobě nebyl problém, kdyby... Ale k tomu se vrátíme ve 4. části. Zatím snad Vážného čtenáře zaujme ještě jeden výlet do historie s několika snad neortodoxními pohledy, propojujícími ji se současností. Protože stále platí modrý výrok George Santanyana: „**Ti, kdo si nepamatují minulost, jsou odsouzeni k tomu ji opakovat.**“

„*Miror, quod non ridet haruspex, haruspice qui videt.*“ (Cicero)
(Žasnu, že se haruspex nesměje, když vidí druhého haruspika.)

Čarodějnictví a magie

Velmi trefně definuje problém čarodějnic a magie ve své práci Činátl (Činátl, 2012) (str.35, cit.): „*Víra v magii byla po celá staletí v Evropě pokládána za přirozenou součást venkovského života. Dokonce se stala velmi módní záležitostí i na šlechtických dvorech... Magii bychom tedy mohli označit za prostředek k uskutečnění změny vědomí či okolní reality. Pokud bychom souhlasili s takovouto definicí magie, zjistili bychom, že čarodějnice bylo pouhé řemeslo nebo umění, které sloužilo k uplatňování magie s konkrétním cílem.*“ Všichni autoři, kteří se tematikou čarodějnictví a magie zabývali a zabývají, se pozoruhodně shodují v tom, že již ve starověku i ve středověku byly čarodějnice a jejich domnělé magické schopnosti tolerovány, popřípadě respektovány (např. schopnost léčit, znalost bylin) a postihovány byly jen skutečně prokazatelné kriminální činy, popřípadě škody, jako následek chybně aplikované procedury (travičství apod.), ať již úmyslné nebo neúmyslné. V tomto ohledu se podobně chovala i církevní hierarchie, která se snažila zabránit spontánnímu hubení čarodějnic a v tomto směru také působila na světské vládcy, kteří takový tolerantní přístup zahrnovali do své legislativy. To je doloženo i písemně – viz citace Lombardského zákoníku z roku 643 n.l. (Činátl, 2012) nebo rozhodnutí Karla Velikého ukotvené v zákoně, na základě sněmu v Paderbonu v roce 785: Křiváček (Křiváček, 2010) (cit.):

„*Kdo zaslepený ďáblem věří po způsobu pohanů, že je někdo čarodějnicí a požívá lidi, a tuto osobu proto upálí nebo nechá její maso jíst ostatním, má být potrestán smrtí.*“

Křiváček také dodává, že ještě v roce 820 (cit.): „...*lyonský biskup spolu s dalšími představiteli církve odmítli přesvědčení, že čarodějnice mohou způsobovat špatné počasí, lézat nebo měnit tvar.*“ Chalupa (Chalupa, 2007) potvrzuje předchozí teze o počáteční toleranci až přehlížení čarodějnictví a magie ze strany církve ve středověku (str. 137, cit.):

„*Pozoruhodné je, že v onom skutečně „temném středověku“ se žádné masové hony na čarodějnice nevyskytovaly, už z toho prostého důvodu, že víra v čarodějnictví mohla být snadno interpretována jako pohanská pověra. Je zjevné,*

že víra ve zlé duchy a nadpřirozené mocnosti má blíže k pohanství než k ortodoxnímu křesťanství.“ Chalupa také dokládá, že i přes tlak „veřejné poptávky“, zejména z Francie a Německa, již v průběhu 14. stol., kdy teologové, dokonce z univerzitních úrovní, tj. **v dobovém kontextu vzdělanci a „vědci“**, dovozovali, že: „...*čarodějnictví, kouzla a magii je nutno hodnotit jako projevy hereze, neboť pakt s ďáblem je sám o sobě kacířstvím.*“ Nejvyšší církevní hierarchie se bránila tyto závěry přijmout do církevních dogmat.

Trvalo ještě dalších sto let, než se v Římě rozhodlo a papež Mikuláš V. v roce 1451 udělil povolení k potlačování všech forem čarodějnictví. Vývoj završil papež Inocenc VIII., který bulou „*Summis desiderantes affectibus*“ z 5. prosince 1484, iniciovanou Jacobem Sprengerem a Heinrichem Krämerem-Institoris, dominikánskými profesory teologie a inkvizitory, kteří sepsali stížnost a apelovali u papeže s výzvou k zásahu proti světské i duchovní vrchnosti v severním Německu a v Ostmarce, která je nedostatečně podporuje při stíhání stále více se rozmáhajícího čarodějnictví a používání magie. Také tato bula nestačila a po marné snaze vyvolat hon na čarodějnice v Insbrucku, se Krämer pustil do psaní rukojeti, která by napomáhala rozpoznávání čarodějnic, jejich trestnímu stíhání a umožnila jejich eliminaci.

Malleus Maleficarum verze 1.0

Výsledkem Krämerovy obsese je dílo, které bylo poprvé vydáno ve Štrasburku v roce 1486 a během následujících dvou set let se dočkalo třiceti dalších historicky doložených vydání, včetně překladů do francouzštiny, italštiny, němčiny. Byl to první novověký bestseller.

Je třeba zdůraznit, že toto dílo budící již ve své době odpor, se nikdy nestalo součástí žádného právního kodexu. Většina historiků a badatelů se také shoduje na tom, že J. Sprenger nebyl ve skutečnosti spoluautorem Kladiva a jeho spoluautorství, stejně jako vložení buly „*Summis desiderantes affectibus*“ do textu knihy, bylo účelové odvolávání se na autoritu, pro zvýšení důvěryhodnosti obsahu knihy. Ale například ve vydání z Frankfurtu n/Mohanem – „*MALLEVS MALEFICARUM IN TRES DIVISVS PARTES*“, z roku 1580, tedy necelých sto let od prvního vydání, je

naopak uveden jako autor pouze Jacob Sprenger. Jedná se patrně o omyl vydavatele, který věrohodně vyvrací Klose (Die angebliche Mitarbeit des Dominikaners Jakob Sprenger am Hexenhammer. In: Paderbornensis Ecclesia, 1972).

Krämer v první části definuje a obhajuje novinku – čarodějnictví svým spojením s ďáblem útočí přímo proti církvi a je proto nebezpečnou formou kacířství. Tedy něco, k čemu se církev dosud odmítala připojit a rozumně se tomu, do té doby, také bránila.

Bestiář, který Krämer pro inspiraci udavačů i kolegů inkvizitorů vytvořil, svědčí o mnoha probdělých nocích, ale i o těžkých, hrůzoplých a jistojistě i vlhkých nočních můrách, bezpochyby psychicky narušeného autora.

Také ve třetí části, která je napsána jako podrobný itinerář vedení výslechu, tortury a popisů hledání stigmat, což byl opět bonus pro inkvizitora i přísedící, protože čarodějnice byly při tortuře vyslýchány nahé, aby skrytá stigmata (např. v pubickém ochlupení) vystupující při mučení nebyla přehlédnuta, by se celé pasáže daly interpretovat jako výsledky psychické deviace autora. Krämer pro to našel oporu v další autoritě – scholastikovi Tomáši Akvinském, který ženy považoval za nedokonalá a nedovyvinutá stvoření, chybnou a neúplnou kopii muže, se sklonem k páchání hříchů, snadno podléhající svodům ďábla. Krämer tyto zpozdilé teze o slabosti žen ještě rozvinul a tak je celá kniha protkána misogynskými útoky a obviněními namířenými proti ženám, biblickou Evou počínaje. Vnucoval názor, že ženy jsou více náchylné k pokušení ďáblem, neboť jsou pověřivější, pomstychtivější, smyslňější, prolhanější a vášnivější než muži, a právě proto se stávají čarodějnicemi. Vzhledem k tomu, že tehdy to nebyl postoj k ženám až tak neobvyklý, nejen v křesťanské Evropě, a protože nepožívaly takový respekt jako muži, padala Krämerova slova do slyšících uší. (Činát, 2012)

Lze v tom také najít jednu z příčin tak výrazné převahy obviněných a odsouzených žen, které podle různých autorů tvořily 75 až 95% podíl, zejména během masových honů na čarodějnice a vykonstruovaných procesů s nimi. Odsouzení muži – čarodějníci byli zpravidla vyšetřováni v souvislosti s jinou kriminální činností, kde čarodějnictví nebylo primárním důvodem, ale protože bylo vždy kvalifikováno jako *crimen exceptum* / mimořádný zločin/, stalo se pro vyšetřovaného rázem hlavním deliktem.

Původní vydání obsahuje také falešně dobrozdání Kolínské univerzity, zaštiťující Krämerovo dílo a doporučující je jako „*předpis vysoké vědecké hodnoty*“ (Činát, 2012). Postup dodnes hojně využívány, v mnoha variantách při „páchání vědy“ a v médiích.

V díle je také nastavena obezlička proti skeptikům, totiž že „**nevěřit na existenci čarodějnic je jeden z největších hříchů**“. Z pochybovače je rázem hříšník, ne-li dokonce heretik nebo čarodějník... Klasické sofisma, které s oblibou používají

i dnešní, zejména zelení inkvizitoři, známé v literatuře jako „*post hoc ergo propter hoc*“ (tj. „*potom, tedy proto*“ – falešná příčinná souvislost, kauzální klam).

Odbočka 6 Poznámky k psychologickému a psychickému fitness inkvizitorů a jejich obětí

Prakticky všichni autoři, zabývající se tematikou inkvizice a čarodějnictví v historii, jakkoli je jejich bádání pojaté, kladou, jakoby fascinovaně, hlavní důraz na důvody i způsoby obvinění, hrůzy mučření, popravišť a množství hořících hranic, vzdvihují počty zavražděných obětí – protože to skutečně, v punktu čarodějnictví, **byly justiční vraždy** – např. (Chalupa, 2007); (Bělohlávek, 2014); (Vorlíček, 2012); (Činát, 2012); zajímavý přehled je uveden v (neuveđen, 2005).

Všichni autoři shodně zmiňují, a někteří i popisují, psychologické působení v jednotlivých fázích výslechu a způsoby vynucení přiznání před nebo po fyzickém mučení, např. úvodní fáze seznámení s mučírnou a nářadím k mučení. Stranou však ponechávají, obvykle z nedostatku podrobnějších informací, motivace a osobnost inkvizitorů (která někdy v náznacích vyplývá z kontextu jejich činů a postupů) a pochopitelně objektivně nerekonstruovatelné změny chování obětí, zlomení její osobnosti, případně víru přiznávající se oběti v to, že se skutečně dopustila všeho, z čeho byla obviněna. Některé z výpovědí v zachovaných smolných knihách tomu nasvědčují.

V článku V. Šedivce (Šedivec, 2007) je vyvracen dlouho tradovaný názor formulovaný holandským lékařem Johannem Weyerem (1515–1588) v publikaci „*O šalbách, čarodějnictví a travičství*“, jenž chápal čarodějnice jako duševně nemocné ženy a žádal jejich beztrestnost. Tento názor přejímal velký počet autorů, tehdejších i současných. Šedivec se proti tomu vymezuje dosti chabou argumentací, kterou uzavírá s výzvou na přehodnocení psychiatrické historiografie (cit.):

„*K záměně duševně nemocných, považovaných za posedlé, za čarodějnice, došlo chybným přenesením renesanční problematiky čarodějnictví, jakožto sociálního jevu, do oblastí lékařství.*“

Moderní psychiatrie a klinická psychologie *obsedantní neurózu* popisuje souhrnně pojmem v množném čísle **obsedantně-kompulzivní poruchy**. Důležitým faktorem u tohoto typu poruch je její vnímání subjektem – **náhled** – tedy zda vůbec postižený svoji poruchu vnímá nebo nevnímá. V české psychiatrii je vedena jako porucha s náhledem, Chromý (Chromý, 2010) tuto praxi rozporuje a glosuje cit.:

„*Je to v rozporu četnými zahraničními poznatky o významné proporcii pacientů, kteří nemají dobrý nebo žádný náhled, tj. nejenže nevyhledávají léčbu, ale zcela jim chybí pocit vlastního zdravotního problému. Interpretace vyhýbání se nebo pozdního vyhledání léčby těmito pacienty a přepisování pozdní léčby výhradně obavě ze stigmatizace musí napříště s častým chybením*



náhledu počítat. **Zhruba čtvrtina obsedantů v populaci nemá náhled.**

Lze odhadnout, že v normální civilizované populaci se podíl latentních obsedantů (lehkých a kontrolujících se, bez náhledu) pohybuje okolo 30% na dolní hranici, horní hranice je skutečně otázkou. Některé obsese se projevují natolik mírně a bez prohlubujícího se vývoje, že s nimi subjekt prožije celý život a netuší, že vlastní psychickou poruchu. V některých sociálních skupinách existuje prostředí a podmínky, které obsese přímo aktivují a pěstují (náboženské prostředí, povrchní nebo žádné vzdělání, sexuální frustrace, drogové závislosti, stresující prostředí aj.). Tam lze očekávat výrazně vyšší četnost obsedance v rozvinutých formách (viz model Card (Card, 1991)), pokud je to v méně rozvinutém civilizačním prostředí, není šance na rozpoznání a léčbu, naopak obsedance se v takových skupinách může stát vyžadovanou normou společenského chování (hysterická bigotnost, mesianismus, násilné prosazování bludů – skupina maladaptivních společenských strategií). (Bakalář, 2003)

Do koktejlu obsedantních tlaků inkvizitorské osobnosti je možno přidat nepochybný výskyt behaviorálních úchylek (sexuální aberace, agresivní altruismus, sadismus, voyerství, alkoholismus, hysterická bigotnost, misogynství, pocity vyvolenosti a nadřazenosti, chamtivost, sebepřeceňování/podceňování, chorobná touha po uznání, dominanci, ponižování jiných aj.) v libovolných dávkách či kombinacích a máme obraz odpuzujícího či milého jedince, kterého jeho obsese z velkého úkolu, posvěceného samotným papežem, nechává zcela chladným při pohledu na lidské utrpení, a kterého těší strach, jenž vyvolává jeho příchod do místa vyšetřování. Je Vám



to, milý čtenáři, nějak povědomé...? Ano, takoví lidé se vždy vynoří, kdykoli je poptávka. Bývalá Kambodža, Jugoslávie, Sýrie, Irák – jen namátkou – v době nedávné a současné. Často import z „civilizované“ Západní Evropy.

Naproti tomu čarodějnice jsou v povědomí obyvatel českých zemí tradičně spojovány a také popisovány jako starší malinko podivínské ženy, se znalostí léčebných postupů s použitím bylin a různých jiných přírodních léčiv (ale také placebo efektu), tedy, sice podivínského chování, ale většinou užitečné.

A protože znalost bylin znamená také znalost jejich škodlivých nebo smrtících účinků – přírodních jedů, nehledě na fakt že u mnoha z nich lék nebo jed, je jen otázkou dávky či špatné diagnózy. Takže některé případy způsobených objektivních škod a travičství, nemusely nutně být úmyslnou vraždou. Překvalifikování na čarodějnicí zvyšovalo šanci na odsouzení. Navíc inkviziční přístup znamenal presumpci viny, na rozdíl od přístupu akuzačního. V době rozpoutaného masového honu na čarodějnice už to však bylo stejně jedno. A bezpochyby mnohé z těch žen skutečně byly přesvědčeny, že umí čarovat a ovládají magii.

I dnes v podmínkách moderní medicíny, jsou medializovány případy, kdy úmrtí v rodině způsobené zanedbáním propukající nemoci samotným pacientem nebo příbuznými dětmi, či z jiných objektivně nezjistitelných příčin, vyústí v pomstychtivé soudní martýrium... Také různé houbičky, koříanky a bobule jsou dodnes v širokém spektru používány díky svým pestrým účinkům na psychiku a též jako levná náhražka syntetických drog. Vlna sebevražd, která kulminovala před zhruba deseti lety i v Česku, je spojována s tzv. „létaující /taneční/ drogou“, která údajně navozovala pocit schopnosti létat a na nezkušené pravidelně nefetující, prý měla téměř drtivý účinek. Takže zážitky z létání, které údajně čarodějnice přiznávaly, mohly být pro subjekt výsledkem prožitého narkotického výletu, kterému skutečně věřily jako reálně prožitému.

Mnozí současní autoři připisují značný význam pro šířící se vlastní víru v čarodějnicí a magické

schopnosti, během období renesance, vlivu snadno dostupné halucinogenní drogy, alkaloidům **paličkovice nachové** (*Claviceps purpurea*), pro jejíž *sklerocium*, dobře rozlišitelné na obilninách (zejména na žitných klasech) a trávách, existuje mnoho lidových názvů /Námel, Svaté žito, Svatý oheň, aj./, svědčících o dobré a dlouhé znalosti této parazitující houby. Byla rozšířena po celé Evropě a její medicínské, ale i halucinogenní účinky a aplikace, jsou známy již tisíce let (viz *Eleusínská mysteria*, asyrská, perská a čínská medicína).

Alkaloidy (amidy kyseliny d-lysergové) obsažené v námelu jsou známy podle svého syntetického ekvivalentu LSD-25, jednoho z nejsilnějších známých halucinogenů. Průběh halucinačního tripu, jak jej popisují intoxikované subjekty, velmi dobře odpovídá prožitkům popisovaným vyslychanými čarodějnicemi. K jejich intoxikaci ani nemuselo docházet úmyslně, vzhledem k historickým popisům zacházení a zpracování napadených obilnin k potravě.

V psychologii vztahu inkviziční mučitel – oběť je ještě jeden aspekt, který je přehlížen, totiž to co je v moderní psychologii označováno jako *Stockholmský syndrom*. Oběť se po překonání psychického šoku stává zcela závislá na mučiteli, obhajuje jej, snaží se mu vyhovět ve všech směrech a požadavcích, bere na sebe vinu, přiznává se k čemukoli, spolupracuje až tak dalece, že se stane spoluviníkem. I zde můžeme hledat příčinu těch často neskutečných sebeobvinění zaznamenaných v protokolech a smolných knihách.

Shrnutí na závěr 3. části

Vytvoření bludu, jeho racionalizování pseudovědeckou argumentací, včetně odvolávání se na autority, obhajování bludu logickými fauly, vytvoření falešných nebo zcela zcestných teorií na základě neplatných nebo od počátku chybných hypotéz a jejich obsesivní prosazování, s dalekosáhlými důsledky, je demonstrován na příkladu vzniku a historie inkvizice, inkvizičních metod a způsobu vedení procesů, které jsou ukázkou vytváření zdání ve všech směrech. Zdání existence čarodějnic. Zdání existence spravedlivého procesu a spravedlnosti vůbec. Zdání nekravého zúčtování. Zdání, že to byla světská moc, kdo vykonala a chtěla vykonat exekuci. Zdání, že to byla veřejnost, kdo požadoval eliminaci čarodějnic. Zdání, že inkvizice chrání veřejnost před neblahými následky čarodějnických aktivit. Samá pozitiva, že?

Naneštěstí jsme jen užaslími a pasivními svědky stále se opakujícího perfidního zneužití lidské přirozenosti – víry, touhy po štěstí a normalnosti, okořeněné spontánní solidaritou a sounáležitostí. Toto pozitivní lidství je váleno v prachu, popliváno, onálepkováno jako „hřích“ a následně zákeřně obráceno proti normálně myslícím lidem. Jako náhražka slouží nesplnitelné, a proto pochopitelně neplněné sliby.

Meritem však je tvrzení, že je to fenomén nikoli ojedinělý a už vůbec ne nový.

Vždy se díky koktejlu okolností najde dostatek

jedinců, jejichž osobní šarm, schopnost ovlivnit a pozitivně předložit i naprostý nesmysl (tj. vytvořit pozitivní zdání – subverzi), překryje obsesivní chování, jinak nepřijatelné. Je to v iniciačním stádiu dáno jednak variantní lidskou psychikou, zčásti vysvětlitelnou rozsahem porušení populace psychickými poruchami, zejména zde citovanými, nevnímanými latentními nebo rozvinutými obsedantně-kompulzivními poruchami v různých stádiích, umožňujícími virální šíření bludů a dále sociálním prostředím, nastaveným na **maladaptivní altruismus** (WASP (Bakalář, 2003)) nekompromisně vymáhaný pomocí subversivního skrytého i zcela otevřeného násilí, ostrakizace a vytváření moderních „hříchů“. Zcela děsivý je masivní podprahový tlak vynucující nepřírozené jednání a chování celé populace. (Kuras, 2007); (Kremlík, 2015)

Jeho současné projevy vcelku dobře vystihuje pojem **sociální inženýrství**, s dnes již dobře čitelným cílem globálního ovládnutí a vládnutí. Velmi dobře tyto aspekty odhaluje řada autorů, mezi nimi jsou každému srozumitelné publikace B. Kuras, např. (Kuras, 2007); (Kuras, 2011).

Maladaptivní altruismus dnes progreduje v nesuktečném šíření, často zcela nesmyslných požadavků, jako dosud nikdy v zaznamenané historii lidstva, **v konečném důsledku letální pro náš civilizační okruh.**

Je reprezentován lavinovitým šířením podivných spolků (obecně NGO), **samožvaných ochránců a obhájců kdečeho – novodobých inkvizitorů, jejichž absurdní působení je poznamenáno především a fanatickou vírou ve své pravdy, plynoucí z osudové nekompetentnosti, přičemž člověk je až na posledním místě nebo zcela nežádoucí.**

Zdá se však, že v soukolí globálních klimatických prediktorů to přece jen začíná skřípat. Dne 1. 6. 2017 D. Trump, prezident USA, veřejně vyhlásil že Spojené státy americké odstupují od Pařížské klimatické smlouvy. Dr. Lindzen R., vědec specialista na klimatologii, z MIT k tomu prohlásil (cit.): **„...víra, že CO₂ ovládá klima, je stejná, jako víra v magii.“** V kuloárech se šeptá, že položky příspěvků USA na klimatický bláznec, se z rozpočtu budou vyškrtávat ihned. Teď ještě zbývá, aby OSN dostalo výpověď z dne na den, s novou adresou, třeba Berlín nebo Rijád... Svět by hned byl normálnější.

I dnes se formuje *index libri prohibiti*, zavádí se nová cenzura, aspirující nejen na kontrolu toho co kdo napíše, namaluje nebo řekne, ale i co si myslí. O novodobém Kladivu na čarodějnice a souvisejících substitucích papežských bul, bude příští, závěrečná část.

Pozn. Literaturu, pro nedostatek místa, najdou zájemci v elektronické verzi článku na webových stránkách OHK Most.

Ing. František Kružík



DRZÝ SMAJLÍK

Vážně? – spíše nevážně a s komentářem...

Je u nás vůbec možné, že:

- ? nenápadný název článku v HN (30. 3.) „Politici řeší podobu gymnázií“ bezděčně charakterizuje stav našeho školského systému, který má vychovávat odborníky, kteří by měli umět a vědět co je třeba dělat a na jejichž názor se pak nikdo neptá? (Holt stranická linie je stranická linie a pokud třeba školský výbor PS vede akademik pohybující se ve sférah myšlení, na které my, obyčejní živitelé zdaleka nedosahujeme, pak je každá rada drahá.)
- ? zisky ze zahraničních investic stále rostou a vloni přesáhly 398 miliard korun, což představovalo 8,4 procenta hrubého domácího produktu? (Což o to, budiž přáno, ale je otázkou, kde ty prachy skončí.)
- ? naše školy, dle pokynů, vytvářejí pozice koordinátorů pro evropské a globální myšlení, kteří budou dohlížet, zda jsou tato témata pod zkratkou GRT (Globální rozvojová témata), tedy multikulturní výchova, udržitelný rozvoj, environmentálně-ekologické věci a výchova k myšlení v evropských a globálních souvislostech, začleněna do výuky v různých předmětech a správně uvědoměle a energicky vyučována? (Jednomu se uleví, když se dozvídá, že už nemusí sám a opět se bude celostátně bdít nad ideologickou bezúhonností naší a našich potomků.)
- ? již v roce 1994 tehdejší ministr hospodářství Dyba, sliboval novelu stavebního zákona, která měla zjednodušit a zrychlit stavební řízení a po mnoha „parlamentem“ schválených novelách trvá dnes v ČR ideální povolovací řízení staveb téměř 250 dní, což je dvojnásobek průměru zemí OECD? (podle Světové banky nám v tomto patří 130. místo ze 190 – no a co, stejně každá stavba škodí životnímu prostředí a v parlamentu se navíc už teď hovoří o celkové novele, takže dalších 13 let máme čas.)
- ? u nás v ČR má každý jedenáctý člověk starší 15 let nějakou exekuci a u nás na Mostecku je to každý pátý? (No, když už půjčuje i supermarket???)
- ? v sobotu 22. 4. připravila „Platforma proti hlubinnému uložení vyhořelého jaderného paliva“, kterou založilo 11 spolků a všech 14 obcí v jejichž okruhu se uvažuje o jeho výstavbě, protestní komediální divadýlka bez ohledu na to, že naše, zodpovědná a vševědoucí politika omezující uhelnou energetiku vidí v té jaderné naší energetické spásu? (Pamatujete si na Alfonze ve známé písničce Karla Štědrého a jeho závěrečné zoufalé zvolání „Jaroušku neškrtej s těma sirčičkami!“ – tak víc se k tomu asi říci nedá.)
- ? od do praxe zavedení českého kapitalismu od roku 1993, byla Sobotkova vláda již třináctá a průměrná „životnost“ českých premiérů je necelé dva roky (Milí Češi, je na jednu stranu obdivuhodné, co vše česká ekonomika vydrží, ale protože se každé ucho od džbánu jednou utrhne, nestálo by za úvahu poohlédnout se po většinovém volebním systému, aby se premiéři alespoň naučili „premiérovat“?)
- ? květnová vládní krize naučila i českého premiéra s pověstí gentlemana mluvit do médií sprostě? (To známe, i Dalibor se naučil na housle, a to to měl v base nesrovnatelně těžší.)
- ? po pětadvaceti letech devastačních počínů k rádobě modernizaci vzdělávacího systému přišlo ministerstvo školství s nápadem zavést opět, kdysi běžné povinné plavání na školách? (Tak to už tu přeče bylo a fungovalo – k tomu snad jen to, že pouze ambiciózní prostáček nectí moudrost předků, a aby byl zajímavý a mezi svými úspěšný, vymyšlí nové „moderní“ koncepce.)
- ? finanční správa nabádající (a sankcionující) podnikatele, aby lustrovali své obchodní partnery, sama se při nákupu mobilních telefonů zhlédla v nejnižší ceně a naletěla firmě z daňových rájů, navíc zapletená do podvodů s DPH, u které již rok prováděla daňovou kontrolu? (No jo, ono je snadné jiným latku zvedat, ale sami přes stejnou skákat???)
- ? po zákonem stanoveném všeobecném zákazu kouření v restauracích, musí hospodský pod sankcí svoji restauraci označit tabulkou jako nekuřáckou? (Jestli se takto bude pokračovat, bylo by dobré v duchu „babíšovských“ centrálních nákupů zřídit státní „cedulkárnu“ – podnikatelé také chtějí ušetřit.)
- ? mimo uměle nastavených opatření, chuti spotřebitelů, ale zejména kvůli odklonu od pěstování mléčných plemen krav, vyšší poptávce a nižší Evropské produkci mléka, je u nás, v zemi s výrazným potenciálem potravinové soběstačnosti v základních potravinách nejvyšší cena másla v naší kapitalistické historii? (Jen volovi je z pochopitelných důvodů lhostejné kolik a jakých je krav, ale že bychom se právě u jeho myšlenkových pochodů měli inspirovat je na pováženou.)

! Je to možné!
a kdo nevěří, ať k nám běží.

25 let Euroregionu Krušnohoří



V sobotu 17. 6. 2017 byla v kulturním domě ve Vejprtech zahájena oslava 25. výročí Euroregionu Krušnohoří. Moderátor slavnosti uvedl starostku Vejprt Jitku Gavdunovou a poté oba předsedy euroregionu – za německou část pana Matthiase Damma a za českou Ing. Jiřího Hlinku. Mezi hosty byli také zakládající členové, zástupci Ministerstva pro místní rozvoj ČR p. Žid a pan Horáček ředitel odboru evropské územní spolupráce, který ocenil dosavadní



výsledky činnosti euroregionu, členové komisí a další hosté. Na oslavě byly také předány Ceny Euroregionu Krušnohoří/Erzgebirge za vynikající přeshraniční spolupráci. Získali ji Petr Fišer a Heinz Lohse. Oba jsou představitelé dvou dlouhodobě spolupracujících spolků. Jsou to Českojiřetínský spolek – spolek pro oživení Krušnohoří a spolek Heimatgeschichtsverein Rechenberg-Bienemühle e.V. Ocenění byly i pracovnice euroregionu a uznání vyslovili předsedové i oběma jednatelům zejména panu Františku Bínovi. Program netvořily ovšem jen projevy, bohatý byl i kulturní program, kdy vystoupili žáci česko-německé základní umělecké školy, Mostecké mažoretky, tanečníci a Skupina historického šermu Vítkovci, z.s., kteří jsou členy euroregionu. Poté oslavu pokračovaly na společném náměstí. Lidové slavnosti zahájili starostové obou sousedních partnerských měst, Vejprt a Bärensteinu, kteří narazili sud piva.

Na celý program byly velmi kladné ohlasy a OHK Most, která se akce také zúčastnila gratuluje Euroregionu Krušnohoří k významnému výročí a váží si vzájemné spolupráce.

Otázka na závěr



pro advokáta Mgr. Zdeněka Zajíčka, prezidenta ICT Unie

Hlavním tématem dnešního vydání je stavebnictví, na kterém je snad nejvíce vidět neslučitelné byrokratické zatížení českého podnikání, které právě ve srovnávacích žebříčcích Světové banky nás staví na téměř poslední místa sledovaných států, tedy asi 130 ze 190 států. Nicméně problém to je nejen zmiňovaného stavebnictví, ale obecně. Prostě, více či méně správné součty různých povinností podnikatelů nabývají zřůdných rozměrů a neustálé hrozby následných kontrol a sankcí jsou nočními můrami těch, u kterých jsou ještě zbytky úcty k právu jako takovému.

Otázka pro Mgr. Zajíčka, který je u zasvěcených spojen s projektem Právního elektronického systému (PES) a který HK ČR připravuje pro ulehčení každodenního podnikatelského života je nabíledni.

„Pane magistře, ví vůbec někdo jaké jsou konečné součty povinností podnikatelů a proč a jak ten systém „PES“ – je to cesta, nebo jen zoufalost?“

Právě protože nikdo v tomto státě přesně neví, kolik je u nás podnikatelských povinností, připravili jsme projekt PES. Měl by přinést jasný přehled o tom, jaké povinnosti a podle jakých zákonů je podnikatelé mají, jaké jsou lhůty pro jejich splnění a také jaké hrozí sankce, když svoje povinnosti plnit nebudou. Každý podnikatel si bude moci nastavit svůj profil podle toho, v jaké oblasti podniká, aby se mohl skutečně soustředit jen na ty povinnosti, které se ho dotýkají. Je to práce na několik let, ale jsme přesvědčeni, že by první balíček zákonů mohl být v systému zanesen už od 1. 1. 2019 a všechny zákony pak do konce roku 2022. Vypadá to jako nekonečná doba, protože

by podnikatelé tento přehled potřebovali hned, ale reálně to dříve není možné. Znamená to totiž, že každý zákon bude muset na příslušném ministerstvu vzít do ruky legislativec a vytáhnout z něho všechny povinnosti s lhůtami a sankcemi, pak je bude muset zpracovat do přílohy zákona nebo nařízení vlády a vláda nebo parlament bude muset tyto přílohy schválit. Jen tak se přehled povinností stane závazný a podnikatel se na něho bude moci spolehnout. Pak také bude platit pravidlo, že pokud se povinnost neobjeví v přehledu povinností, podnikatel nebude moci být sankcionován.

Osobně to považuji za jedinou možnou cestu, jak podnikatelům skutečně pomoci v orientaci v nepřehledných a nesrozumitelných zákonech, které jim regulují jejich podnikání a vytváří tu neuvěřitelnou byrokratickou oprátku. Jsem přesvědčen, že i kdyby

všichni podnikatelé vystudovali právnickou fakultu, stejně by existovali jiné pohledy na to, co je a není povinností. To jen potvrzuje skutečnost, že ani advokáti, ani daňoví poradci a nakonec ani soudci mnohdy nevědí, jak vykládat určité zákony, kde jsou povinnosti stanoveny. Z mého pohledu je proto spíš zoufalostí neudělat nic a čekat, že se stane zázrak, že zákony najednou budou sami od sebe srozumitelnější a přehlednější, že se jich bude přijímat méně, že dokonce zmizí mnoho povinností, které jsou nadbytečné nebo duplicitní. Na zázraky nevěřím. Věřím, že když se do něčeho člověk zakousne a je vytrvalý, pak má šanci něčeho dosáhnout. A my se do našich zákonů musíme zakousnout pořádně a systematicky, protože jinak nás jako podnikatele dřív nebo později udusí.

Mgr. Zdeněk Zajíček

MĚNÍME VIZE
VE SKUTEČNOST



**KDO
JSME**

SE ZA VÁS POSTAVÍ?
největší zástupce všech podnikatelů.

CO JE V NAŠICH SILÁCH?

PROSAZUJEME zájmy všech podnikatelů u státní správy a samosprávy, poskytujeme právní servis a aktivně se podílíme na tvorbě podnikatelské legislativy.

JAK VÁM ULEHČÍME PODNIKÁNÍ?

POMÁHÁME s exportní dokumentací, pořádáme praktické semináře, podnikatelské mise do zahraničí, podílíme se na zvyšování vaší profesní kvalifikace, posilujeme vaši pozici na trhu práce.

KDE VÁS VŠUDE JISTÍME?

PŮSOBÍME prostřednictvím široké sítě kontaktních míst po celé České republice a usnadňujeme vám vstup na zahraniční trhy po celém světě.

PROČ TO VŠECHNO PODNIKÁME?

VYTVÁŘÍME kvalitní podnikatelské prostředí pro váš rozvoj.



Teplo z Komořan

váš nejdostupnější zdroj tepelné pohody



Ekologické
a bezpečné



Dlouhodobě cenově
dostupné

www.setep.cz

www.ue.cz

ST SEVEROČESKÁ
TEPLÁRENSKÁ

Teplárenská 2,
Most-Komořany

UE UNITED
ENERGY