Řízení letového provozu
České republiky

pokrýváme nebe...

www.rlp.cz

ANS012
360=60

Letové provozní služby
ATM systémy / Letecká škola
Letecká informační služba

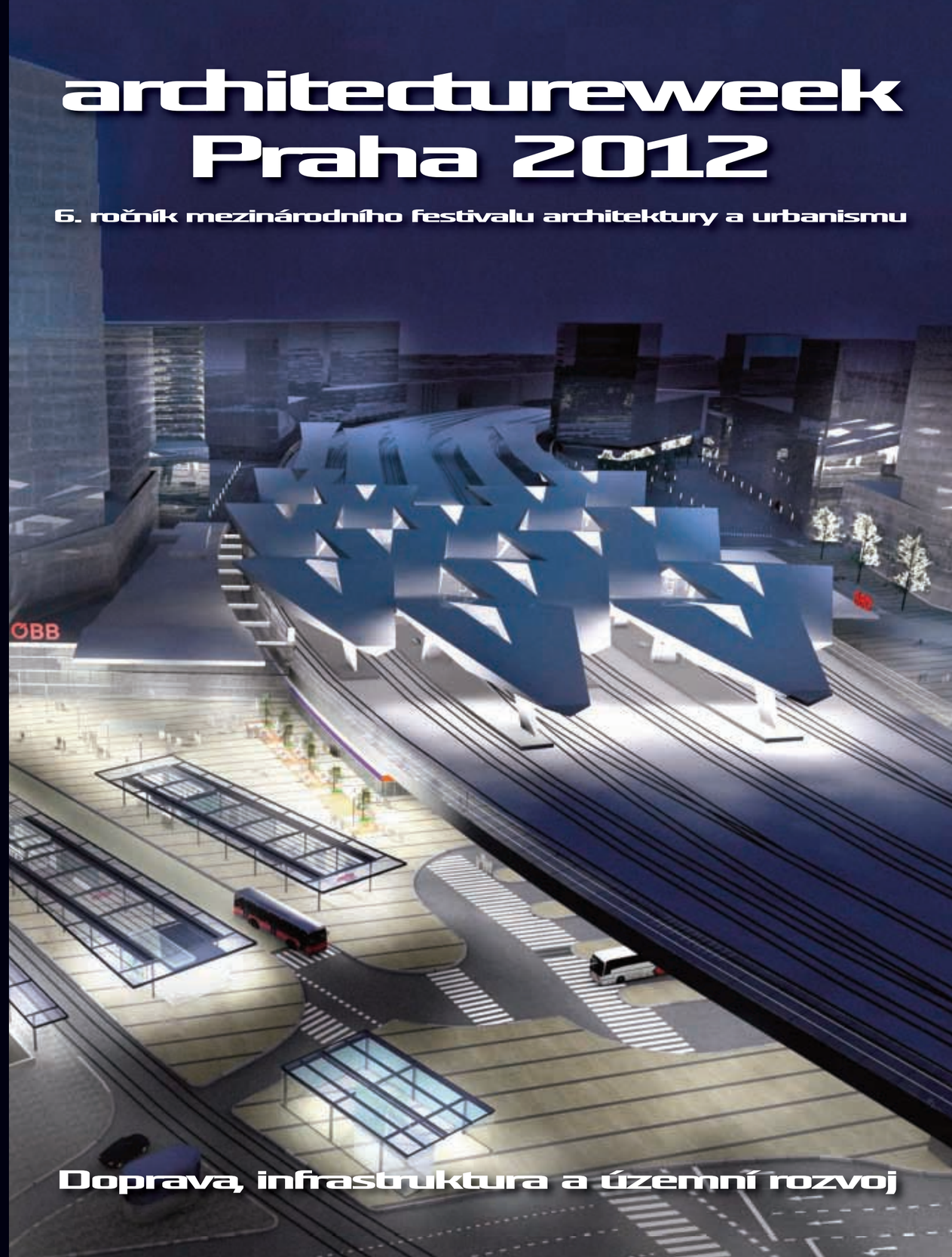
Kontakt: Řízení letového provozu České republiky, s. p.,
Navigační 787, 252 61 Jeneč, Česká republika, Tel.: +420 220 371 111, Fax: +420 220 373 003, E-mail: info@ans.cz

9

architectureweek 2012 Doprava

architectureweek Praha 2012

6. ročník mezinárodního festivalu architektury a urbanismu



Doprava, infrastruktura a územní rozvoj

Poprvé v dějinách žije ve městech více než polovina obyvatel světa. Do roku 2050 se má tento podíl zvýšit až na 70 % – to znamená, že města budou muset chytřejším způsobem řešit dopravu, využívání zdrojů, zajištění bezpečnosti, zdraví a vzdělávání mládeže. Podívejte se, co se stane, když se chytré nápady z celého světa sejdou na jednom místě. Pojďme vytvářet chytřejší planetu.

Navštivte stránky ibm.com/cz/smartercity

IBM, logo IBM, Chytřejší planeta a ikona planety jsou ochrannými známkami společnosti International Business Machines registrované v řadě zemí světa.
Aktuální seznam ochranných známek společnosti IBM naleznete na webových stránkách www.ibm.com/legal/copytrade.shtml.
© International Business Machines Corporation 2011.

architectureweek Praha 2012

Doprava, infrastruktura a územní rozvoj

Multimediální výstava dopravních, architektonických a urbanistických projektů z celého světa

---

Praha 1. – 28. 10. 2012

Belvedér – Letohrádek královny Anny, Pražský hrad

Organizátoři:

Správa Pražského hradu

architectureweek Praha 2012

www.architectureweek.cz

Lidský rozměr, foto: Jakub Karlíček

Publikace Architecture Week 2012 vydává společnost Czech Architecture Week, s.r.o.
Editor: Helga Hrabincová
Redakce: Radomíra Sedláková, Tomáš Kolařík, Petr Ivanov, Helga Hrabincová, Jitka Pálková, Maciej Ruczaj
Překlady: Tereza Fendrychová, Dáša Mamudo
Logo & design © Czech Architecture Week s.r.o.
Grafické zpracování a předtisková příprava: SIGIT, spol. s r. o.
Tisk: Tiskárna Libertas, a.s.
Foto na titulní straně: Albert Wimmer, studio architektury, Hlavní nádraží Vídeň

Změna programu vyhrazena.
Úroveň reprodukcí je dána kvalitou tiskových podkladů dodaných jednotlivými subjekty, které jsou v katalogu zastoupeny.
Všechna práva vyhrazena. Žádná část tohoto katalogu nesmí být reprodukována, kopírovaná a elektronicky šířena bez písemného souhlasu autorů.

Obsah/Contents

Architecture Week Praha 2012 **4**

Úvodníky/Editorials **10**

Úvodník Ministerstva životního prostředí ČR/Editorial Ministry of the Environment of the Czech Republic 10

Úvodník Ministerstva dopravy ČR/Editorial Ministry of Transport of the Czech Republic 11

Úvodník Ministerstva pro místní rozvoj ČR/Editorial Ministry of Regional Development of the Czech Republic 12

Úvodník Ministerstva průmyslu a obchodu/Editorial Ministry of Industry and Trade of the Czech Republic 13

Úvodník Architecture Week/Editorial Architecture Week 14

Úvodník Svazu podnikatelů ve stavebnictví/Editorial Association of building entrepreneurs of the Czech Republic 15

Radomíra Sedláková: Architektura pro dopravu/Architecture and transport 16

Juraj Jančina: Majstra od amatéra rozlišíte detailmi /Details distinguish a professional from an amateur 20

Města/Cities **23**

Slovensko/Slovakia: Bratislava/City of Bratislava 23

Slovensko/Slovakia: Žilina/City of Žilina 31

Polsko/Poland: Polský institut v Praze/Polish Institute in Prague 37

Polsko/Poland: Architektura a kultura/Architecture and Culture 39

Polsko/Poland: Gdyně/City of Gdynia 41

Polsko/Poland: Toruň/City of Toruń 46

Polsko/Poland: Vratislav/City of Wroclav 53

Česká republika/Czech Republic: Praha/City of Prague 57

Česká republika/Czech Republic: Praha 5/City of Prague 5 58

Rozhovor Patrik Kotas/Interview Patrik Kotas 60

Městská hromadná doprava – spolutvůrce podoby Prahy /Prague Public Transport – Shaping the City 62

Česká republika/Czech Republic: Brno/City of Brno 67

Česká republika/Czech Republic: České Budějovice /City of České Budějovice 73

Česká republika/Czech Republic: Liberec/City of Liberec 79

Česká republika/Czech Republic: Olomouc/City of Olomouc 84

Česká republika/Czech Republic: Přerov/City of Přerov 93

Projekty/Projects **100**

Rozhovor ČEZ/Interview ČEZ 100

Rozhovor Ředitelství silnic a dálnic/Interview Road and Motorway Directorate 102

František Lehovec: Historické etapy rozvoje silnic v České republice/Historical Development of Roads in the Czech Republic 104

Rozhovor České dráhy/Interview Czech Railways 106

Rozhovor Správa železniční dopravní cesty/Interview Railway Infrastructure Administration 108

Historie české železnice/History of the Czech Railways 110

Rozhovor Řízení letového provozu/Interview Air Traffic Control 116

Rozhovor ČSA/Interview Czech Airlines 118

Petr Tomek: Historie letectví/History of Czechoslovak Aviation 120

Kosmické aktivity v ČR/Space activities in the Czech Republic 124

Rozhovor Ředitelství vodních cest/Interview Directorate of the Czech Waterways 126

Petr Forman: Voda nad zlato/Water above gold 128

Josef Podzimek: Rozhovor s Tomášem Baťou/Interview with Tomáš Bata 130

Rozhovor Ministerstvo životního prostředí ČR/Interview Ministry of the Environment of the Czech Republic 136

Rozhovor IBM/Interview IBM 140

Rozhovor Satra/Interview Satra 142

Rozhovor ČSAD/Interview ČSAD 146

Rozhovor Pontex/Interview Pontex 148

Rozhovor Siteco/Interview Siteco 150

Bulharsko/Bulgaria: Ministerstvo pro místní rozvoj a veřejné práce Bulharské republiky/Ministry for Regional Development and Public Works of Bulgaria 154

Bulharsko/Bulgaria: Dálnice Lulin a Trakia/Lulin and Trakia Highway 155

Bulharsko/Bulgaria: Bulharský kulturní institut /Bulgarian Cultural Institute 156

Bulharsko/Bulgaria: Výstava Doprava ve městě – prostředek pro pohyb, komunikaci, rozvoj/Exhibition Transport in the city – means of movement, communication and development 157

Česká republika/Czech Republic: Fa Parolli 158

Rozhovor CASUA/Interview CASUA 160

Česká republika/Czech Republic: Vodní koridor Dunaj – Odra – Labe/Danube–Oder–Elbe Water Corridor 162

Čína/China: Velký čínský průplav/Grand Canal in China 166

Finsko/Finland: PES – Architects 168

Itálie/Italy: Italský kulturní institut v Praze/Italian Culture Institute 171

Itálie/Italy: Massimiliano Fuksas Architetto 172

Itálie/Italy: Renzo Piano Building Workshop 174

Japonsko/Japan: Tadao Ando architect & Associates 178

Korejská republika/The Republic of Korea: Projekt obnovy čtyř hlavních řek/The four major rivers restoration project 180

Litva/Lithuania: JSC Architects Natkevičius 183

Německo/Germany: GMP 184

Německo/Germany: Středozemní průplav a průplavní most Magdeburk, Nové lodní zdvihadlo Niederfinow/Mittelland Canal and Magdeburg Water Bridge, New boat lift Niederfinow 188

Nizozemí/The Netherlands: UNStudio 190

Panama/Panama: Rozšíření Panamského průplavu /Extension of the Panama Canal 194

Rakousko/Austria: Rakouské kulturní fórum /Austrian Cultural Forum 197

Rakousko/Austria: Albert Wimmer 198

Skotsko/Scotland: Kaledonský kanál, Otočné zdvihadlo Falkirk /Caledonian Canal, Falkirk Wheel Rotating Boat Lift 202

Slovinsko/Slovenia: Arhitektura 204

Zdeněk Bakala 206

Španělsko/Spain: Instituto Cervantes 207

Španělsko/Spain: Ricardo Bofill Taler de Arquitectura 208

Španělsko/Spain: Estudio Lamela Arquitectos 212

Turecko/Turkey: GAD architects 216

Belgie (Valonsko–Brusel)/Belgium (Wallonia–Brussels): Zastoupení Valonsko–Brusel/Representation Wallonia–Brussels 219

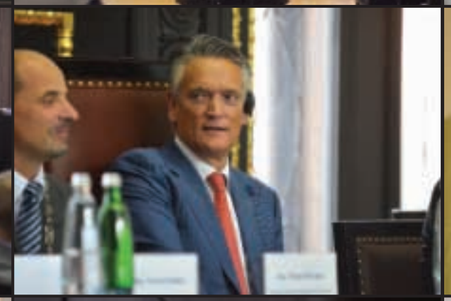
Belgie (Valonsko–Brusel)/Belgium (Wallonia–Brussels): Zdvihadlo Strépy–Thieu, Lodní zdvihadlo Ronquieres /The Strépy–Thieu boat lift, The Ronquières Inclined Plane 220

Velká Británie/Great Britain: British Council 222

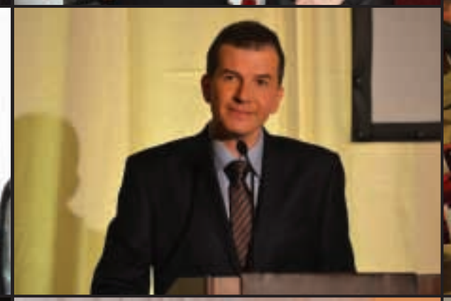
Velká Británie/Great Britain: Zaha Hadid Architects 223

Základní informace a poděkování/Basic information and thanks **228**

Brožíkova síň Staroměstské radnice
/Brožík Hall of Old Town Hall
4. 10. 2012, Praha/Prague



Míčovna Pražského hradu
/Ball Game Hall, Prague Castle
4. 10. 2012, Praha/Prague



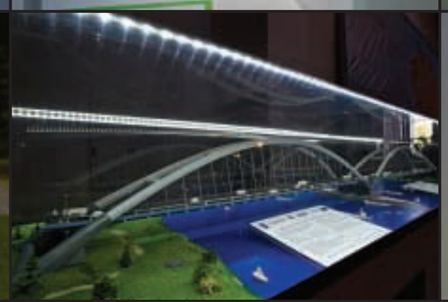
Míčovna Pražského hradu/Ball Game Hall, Prague Castle
4. 10. 2012, Praha/Prague

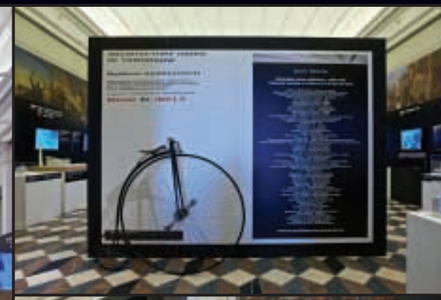
Tisková konference/Press Conference
2. 10. 2012, Praha/Prague

Přednášky/Lectures
1. 10. – 28.10. 2012, Praha/Prague

Výstava v Letohrádku královny Anny
/Exhibition in Royal Summer Palace of Queen Anne

1. – 28. 10. 2012, Praha/Prague





Ministerstvo životního prostředí

Tomáš Chalupa

Mgr. Tomáš Chalupa
Ministr/Minister

Ministerstvo životního prostředí/Ministry of the Environment
Vršovická 1442/65, Praha 10/Prague 10
Česká republika/Czech Republic
tel.: +420 267 121 111
e-mail: info@mzp.cz
www.mzp.cz

Dovolte mi, abych Vás touto cestou přivítal na mezinárodním festivalu Architecture Week Praha 2012. Z pozice ministra životního prostředí bych možná měl být k podobným akcím zdrženlivý. Pod slovem architektura a urbanismus si dlouhá léta lidé představovali to, co jde proti přírodě. Co ji poškozuje. Co ji ničí. V dnešní době je ale opak pravdou.

Nevěřím na slova, že Češi nemají rádi přírodu. Jsem přesvědčen, že 99 % obyvatel se k přírodě chová šetrně, protože jejím poškozováním ničí to, co je i jejich a co po nás zbyde pro naše potomky. A to nikdo vědomě nedělá.

Nároky na dnešní architekturu jsou kladeny především na soulad staveb s přírodou. Nikdo z nás se nechce dívat na krajinu, kterou zcela nepřirozeně hyzdí tu větrník, tu solární elektrárna mezi lesem a loukou, nebo jiná nevzhledná „pěst na oko". Chceme i u sebe doma skloubit nutné vymoženosti, které nám usnadňují život, s prostředím, do kterého je zasazujeme. To je přirozené a není nutné o tom své okolí přesvědčovat. Chováme-li se přátelsky k přírodě, chováme se přátelsky i sami k sobě. Jsem rád, že v posledních letech je trend, kdy při stavbě sídel stále častěji myslíme na přírodu, stále patrnější.

Přeji Vám všem, aby se Vám na festivalu líbilo a byl pro Vás inspirující.

I would like to welcome you to the 2012 Prague Architecture Week international festival. Being the Minister of the Environment, I should perhaps be more reserved about this type of events. For many years, people tended to conceive architecture and urbanism as something going against nature. Something harming nature. Something destroying it. But today, the opposite is true.

I do not believe that Czechs do not like nature. I am convinced that 99 % of the population care about nature, since any harm to nature actually damages what belongs to us all and what will remain here for our offspring. And no one would knowingly do that.

The requirements on today's architecture are focused particularly on harmony between structures and nature. Nobody wants to look at nature that is scarred by wind generators, solar plants built between forests and meadows or indeed anything else sticking out like a sore thumb. We, too, at home, want to use the necessary conveniences that save our time and effort in harmony with the environment in which they are placed. That is quite natural and we need not convince our neighbours about it. If we are considerate to nature, then we are considerate to ourselves. I greatly appreciate the recent trend where increased attention is paid to nature in construction projects; indeed, this trend is becoming more and more apparent.

I hope that you will all enjoy the festival and draw inspiration from it.

Ministerstvo dopravy

Pavel Dobeš

Mgr. Pavel Dobeš
Ministr/Minister

Ministerstvo dopravy České republiky/Ministry of Transport of the Czech Republic
Nábřeží L. Svobody 1222/12, Praha 1/Prague 1
Česká republika/Czech Republic
tel.: +420 225 131 111
e-mail: posta@mdcr.cz
www.mdcr.cz

Jsem potěšen, že jsem mohl převzít záštitu nad mezinárodní akcí Doprava, infrastruktura a územní rozvoj zemí Visegrádské čtyřky, včetně dvou participujících středoevropských zemí, Bulharska a Rumunska. Její uspořádání vnímám jako potvrzení skutečnosti, že naše země mají v této oblasti řadu společných zájmů, které je třeba společně akcentovat a to zejména při jednáních s našimi dalšími evropskými partery.

Je nutné poznamenat, že doprava je jednou z oblastí, kde spolupráce těchto zemí funguje na velmi dobré úrovni. V uplynulých dvou letech docházelo na evropské úrovni k revizi transevropské sítě TEN-T, kde právě koordinace a společný postoj zemí V4 v důležitých tématech vedla k prosazení důležitých zájmů našich krajin.

Věřím, že revidovaná podoba transevropských dopravních sítí v brzké době umožní nastartování intenzivnějšího rozvoje naší dopravní infrastruktury stejně tak, jako tomu bylo v letech předcházejících tomuto hospodářsky složitému období. Postupně se nám tak podaří naplňovat cíle, které si politika TEN-T dává, to znamená posílení celkové konkurenceschopnosti regionu ve vztahu ke třetím zemím.

Další rozvoj dopravní infrastruktury je nevyhnutelnou podmínkou pro dosažení cílů kohezní politiky EU a je potřeba postupně zlepšovat parametry naší infrastruktury, která v důsledku – ať již přímo či nepřímo – přispívá k posilování naší ekonomické pozice v rámci EU.

Přeji Vám, ať Vás tato akce obohatí o nové znalosti a přispěje k prohloubení další vzájemné spolupráce i v budoucím období.

I am pleased that I can give my patronage to the international event Transport, Infrastructure and Territorial Development of the Visegrad 4 Countries, including two participating Central European countries. This event, in my opinion, proves the fact that our countries have many common interests in this area that we need to collectively accent, mainly during the negotiations with other European partners.

It is necessary to say that transportation is one of the areas where cooperation between these countries works very well. The trans-European network TEN-T has been inspected on European level for the last two years and it was exactly here where the cooperation and collective attitude of V4 countries led to the enforcement of important interests of ours.

I believe that the revised form of trans-European transportation networks will soon enable more intensive development of our infrastructure as well as it did in the years preceding this economically challenging times, and that we will be gradually able to fulfill the aims of TEN-T policy – strengthen the overall competitiveness of our region in relation to third countries.

Further development of the traffic infrastructure is a necessary condition for reaching the goals of cohesive EU politics and we need to gradually improve the parameters of our infrastructure that, subsequently, directly or indirectly contribute to the strengthening of our position within the EU.

I wish you that his event brings you many new experiences and I hope that it will contribute to further mutual cooperation in the future.

Kamil Jankovský

Ing. Kamil Jankovský
Ministr/Minister

Ministerstvo pro místní rozvoj České republiky
/Ministry of Regional Development of the Czech Republic
Staroměstské náměstí 6, Praha 1/Prague 1
Česká republika/Czech Republic
tel.: +420 224 861 111
e-mail: info@mmr.cz
www.mmr.cz

Stejně jako v minulém roce jsem velice potěšen, že mohu dát záštitu mezinárodnímu festivalu architektury a urbanismu Architecture Week a projektu dopravy Visegrádské čtyřky. Visegrádská skupina vznikla z úsilí zemí střední Evropy o spolupráci v řadě oblastí společného zájmu v rámci celoevropské integrace. Země Visegrádské skupiny (V4) usilovaly o členství v Evropské unii. Tohoto cíle dosáhly 1. května 2004, kdy se všechny staly členskými zeměmi EU. Společně s dalšími dvěma státy, Rumunskem a Bulharskem, usiluje V4 o společnou strategii a koordinaci například na poli územního rozvoje. Právě územní rozvoj, doprava a infrastruktura jsou hlavními tématy letošního festivalu.
Stojí před námi však i jiné otázky. Zástupci V4+2 se sešli již v květnu. Hlavními body tohoto dvoudenního setkání výborů pro veřejnou správu parlamentů zemí Visegrádské čtyřky byla příprava na nové období čerpání financí z fondů Evropské unie, předání zkušeností a zhodnocení stavu elektronizace ve veřejné správě. Z tohoto setkání vzešla například shoda o úsporách v rámci dotačních fondů EU. Případné úspory v rámci dotačních fondů EU po roce 2013 by měly být přiměřené na úkor všech výdajových kapitol unijního rozpočtu. Účastníci jednání se shodli také na tom, že je třeba nastavit systém řízení strukturálních fondů tak, aby minimalizoval riziko vrácení peněz do rozpočtu EU. Zároveň by podle nich mělo čerpání prostředků v období od roku 2014 odrážet místní potřeby a jejich rozvojový potenciál v souladu se strategií Evropa 2020. Výsledkem květnového setkání V4 bylo schválení memoranda z jednání přítomných delegací, kde se uvádí například potřeba využít potenciál společného postupu středoevropských zemí v rámci nastavování implementačního systému politiky soudržnosti po roce 2013 na celoevropské úrovni pro budoucí období. Proto je zejména důležité, aby případné krácení prostředků víceletého finančního rámce bylo směřované proporcionálně na všechny výdajové kapitoly rozpočtu EU. Zástupci Visegrádské čtyřky se dále shodli na tom, že lidé mají právo na dobrou veřejnou správu, na informace a služby v přehledném a jednoduše fungujícím systému. I já zastávám názor, že modernizace a elektronizace veřejné správy, která je schopna vyhovět požadavkům občanů, je nutná.
Česká republika se bude i nadále snažit přispívat k dosažení dobrého kompromisu tak, aby se následující kyperské předsednictví mohlo zaměřit především na vyjednávání s Evropským parlamentem. Současně se budeme snažit hledat spojence mezi ostatními zeměmi tak, aby byly výsledné podmínky pro Českou republiku výhodné. Mezi takové spojence patří právě země Visegrádské čtyřky, rozšířené o Slovinsko nebo i Německo, které je hospodářsky nejvýznamnějším partnerem. Na letošním festivalu architektury a urbanismu V4+2 se budeme zabývat také možnostmi spolupráce mezi zeměmi V4+2 a státy Latinské Ameriky a Karibiku. Pevně věřím, že i země za hranicemi Evropské unie mohou přispět na poli vzájemné spolupráce a rozvoje.
Mottem letošního festivalu je „svět v pohybu, lidé v pohybu." To si, myslím, právě vystihuje podstatu našeho snažení. Společným úsilím zajisté dokážeme mnohé.

Just like last year, I am very pleased to be able to give my patronage to the international festival of architecture and urbanism Architecture Week and the project Transportation of the Visegrad 4. The Visegrad group was established thanks to the effort of Central European countries to cooperate over a range of areas of mutual interest within the framework of Europe-wide integration. The Visegrad 4 (V4) countries were working towards accession to the European Union. They achieved this goal on May 1, 2004 when they all became EU Member States. Together with another two countries, Romania and Bulgaria, V4 works to ensure a common strategy and coordination, for example in the field of spatial development. It is precisely spatial development, transport and infrastructure that will be the main themes of this year's festival.
However, we also face other questions. V4+2 representatives have already met in May and the main points of that two-day meeting of the committees for public administration of the parliaments of the Visegrád Four were the preparations for the new European Union funds drawing period, sharing experience and assessing the state of computerisation in public administration. This meeting resulted in, for example, an agreement on savings within the framework of the EU subsidy funds. Any potential savings within the framework of EU subsidy funds after 2013 should be, to a reasonable extent, to the prejudice of all expenditure chapters of the Union budget. The participants at the meeting also agreed that it is necessary to configure a system of managing structural funds to ensure the minimisation of the risk of money returning to the EU budget. At the same time, they agreed that the drawing of funds in the period from 2014 should reflect local needs and their development potential in accordance with the Europe 2020 strategy. One result of the May meeting of the Visegrád Four was the approval of a memorandum from the discussions of the delegates present, which indicated for example the need to take advantage of the potential of a common approach by Central European countries within the framework of the configuration of the implementation system for the cohesion policy after 2013 at Europe-wide level for future periods. Hence it is in particular important that any eventual reduction of funds of the multi-year financial framework is directed proportionately to all expenditure chapters of the EU budget. The representatives of the Visegrád Four also agreed that people have the right to effective public administration, to information and services in a transparent and simply functioning system. I, too, am of the opinion that the modernisation and computerisation of a public administration that is capable of satisfying citizens' demands is needed.
The Czech Republic will continue to work to contribute towards the achievement of a good compromise in such a way that the upcoming Cyprus Presidency can focus mainly on negotiations with the European Parliament. At the same time, we will work to find allies from among the other countries to ensure that the resulting conditions are advantageous for the Czech Republic. Such allies include precisely the Visegrád Four countries, expanded to include Slovenia or also Germany, which is the most important partner in economic terms. At this year's V4+2 Festival of Architecture and Urbanism we will also focus on the possibilities for cooperation between the V4+2 countries and Latin American and Caribbean countries. I strongly believe that countries outside the European Union can also make contributions in terms of mutual cooperation and development.
Motto of this year's festival is „the world on the move, people on the move". I think that this very nicely reflects the essence of our efforts. By working together we can surely achieve a great deal.

Martin Kuba

Martin Kuba
Ministr/Minister

Ministerstvo průmyslu a obchodu ČR
/Ministry of Industry and Trade of the Czech Republic
Na Františku 32, Praha 1/Prague 1
Česká republika/Czech Republic
tel.: +420 224 851 111
e-mail: posta@mpo.cz
www.mpo.cz

Stavebnictví patří v České republice z hlediska svého národohospodářského významu mezi hlavní rozvojové pilíře. Je národně soběstačné a vnitřně značně diversifikované. Věřím, že mezinárodní festival architektury a urbanismu Architecture Week seznámí veřejnost s prací architektů, s problémy současné architektury a výstavby a možnostmi jejich řešení. Za prospěšnou aktivitu považuji také vydání Katalogu českých stavebních firem a stavebních firem s působností v ČR, který zpřehlední podnikatelskou strukturu tuzemského stavebnictví.

Stavby jako produkty stavebnictví představují díla dlouhodobé životnosti, která vytvářejí svým hmotným ztvárněním kulturní prostředí pro život a určují míru pohody občanů často ještě mnoho desetiletí po svém vzniku. Každá stavba je charakteristická svým individuálním estetickým, sociálním i ekologickým dopadem. Musí být technicky dokonalá, ale i reagovat na společenské vztahy a současně je formovat.

Jednou ze základních podmínek konkurenceschopnosti českých stavebních firem je proto zvyšování jejich technické a technologické úrovně. Nejde přitom jen o to zajistit oblast vědy a výzkumu institucionálně prostřednictvím ústavů, vysokých škol a podnikových pracovišť, ale zejména se jedná o růst úrovně technického vzdělávání na všech úrovních, a také o to, zda a v jakém rozsahu odpovídá jeho zaměření budoucím potřebám odvětví.

Významné postavení ve stavebnictví, jak z hlediska společenské objednávky, požadované kvality dodávaných prací i rozsahu investic pak mají nová výstavba, opravy a údržba dopravních staveb a infrastruktury.

Vítám proto, že 6. ročník mezinárodního festivalu architektury a urbanismu Architecture Week 2012 je zaměřen na problematiku dopravních staveb, infrastruktury a územního rozvoje.

The construction industry is one of the Czech Republic's key development pillars from the perspective of its significance for the national economy. It is self-sufficient at the national level and considerably diversified internally. I am confident that the Architecture Week international festival of architecture and urbanism will acquaint the public with the work of architects, with the issues of contemporary architecture and construction and with the possible solutions. I also consider the publication of the Catalogue of Czech Construction Companies and Construction Companies Represented in the CR as a beneficial activity that will make the domestic construction industry's business structure more clear.

As a product of the construction industry, buildings represent works with a long lifespan that with their physical expression create the cultural environment for life and frequently determine the degree of the citizens' comfort for many decades after they are built. Each building is characteristic with its individual aesthetic, social as well as environmental impact. Buildings must be technically perfect, yet they must also react to community relationships while forming them at the same time.

One of the fundamental conditions of Czech construction companies' competitiveness is therefore the increasing of their technical and technological standards. Yet it is not only about securing the area of science and research institutionally via institutes, universities and company centers, but it is more about the growth of the level of technical education at all levels as well as about whether and to what extent this education's focus corresponds to the future needs of the industry.

The construction of new buildings and the repairs and maintenance of transport structures and infrastructure then play a fundamental role in the construction industry, both from the perspective of society's demand, the required quality of the delivered work, as well as in the extent of the investments.

I therefore welcome the fact that the 6th annual Architecture Week 2012 international festival of architecture and urbanism is focused on the issues of transport structures, infrastructure and spatial development.

Petr Ivanov

Ing. Petr Ivanov
organizátor Architecture Week Praha 2012
/organizer of Architecture Week Prague 2012

Veletržní palác/Trade-Fair Palace
Dukelských hrdinů 47, Praha 7/Prague 7
Česká republika/Czech Republic
info@architectureweek.cz
www.architectureweek.cz

Rád bych vás po roce opět přivítal v katalogu festivalu Architecture Week Praha. Letos jsme se rozhodli vydat jej o něco později. Mělo to jeden důležitý důvod: v žádné z předchozích publikací jsme nemohli ukázat, jaký vlastně festival byl. Poprvé máte příležitost hned v úvodu katalogu vidět, jak vypadala výstava v Letohrádku královny Anny, přednášky, procházky, odborné konference a další pořádané akce, můžete si připomenout atmosféru, kterou jste si v podzimní Praze užili v případě, že jste některou z pořádaných akcí navštívili, nebo jste se jí dokonce účastnili. Myslím, že to bude pro publikaci přínosem.

Stejně jako v předchozím roce, má i letošní ročník hlavní téma. Je jím doprava a dopravní architektura. Téma, před jehož složitostí nás mnoho lidí důrazně varovalo. Do příprav jsme se přesto pustili, s vědomím náročnosti podobného tématu. Očekávání se naplnila, téma nám připravilo mnohá úskalí, ale věřím, že výstava, kterou se nám podařilo nakonec návštěvníkům představit, má vysokou úroveň a kvalitu. Přivezli jsme do Prahy více než 180 projektů z 31 zemí světa od Japonska po Argentinu. Některé dopravní projekty nás opravdu překvapily – jak svými neuvěřitelnými rozměry, tak technickou dokonalostí a architektonickou vytříbeností. Chci tím říct, že dokud se s takovými projekty člověk nesetká tváří v tvář, těžko pochopí, v jakém měřítku a s jakými hmotami dopravní architekti, inženýři a technici doopravdy pracují. Klobouk dolů a hluboká poklona, pánové!

V každém správném úvodníku by mělo být poděkování: není bohužel v mých silách, abych zde vypsal všechny, kteří se radou, penězi nebo činem v průběhu celého roku podíleli na přípravě této velké akce. Dovolte mi však zmínit Ministerstvo dopravy České republiky, všechna jeho ředitelství a složky, díky nimž se nám podařilo sdružit tolik českých dopravních projektů a ukázat je na jediném místě, musím poděkovat muzeím a historickým ústavům, jež nám zapůjčily ze svých sbírek historické exponáty, které nám pomohly plastičtěji vyobrazit historii nejen české dopravy.

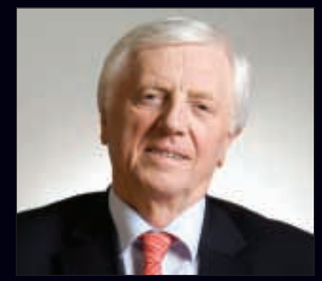
V neposlední řadě chci velmi poděkovat všem zúčastněným městům, partnerům a účastníkům festivalu, kteří nám v letošním roce důvěřovali a finančně nás podpořili, protože sebelepší vizi nemůžete realizovat, pokud na ni nemáte dost peněz.
Rovněž chci poděkovat kurátorům a odborníkům, kteří nám po celý rok pomáhali s přípravami, výběrem exponátů a poskytli nám své odborné znalosti, jak pro výstavu, tak pro historická dopravní ohlédnutí, která si budete moci v této publikaci přečíst.
Samozřejmě jsme si vědomi toho, že doprava, dopravní stavby a infrastruktura je téma tak náročné, že jsme jej nemohli zachytit v celé jeho komplexnosti, přesto věřím, že návštěvníci ocení snahu a s radostí si prohlédnou ten rozsáhlý unikátní soubor projektů, který se nám podařilo přivézt od nejrůznějších architektů, společností a institucí ze všech koutů světa a který je proto zcela jedinečným a neopakovatelným nahlédnutím do široké, neuvěřitelně složité a přesto krásné problematiky dopravní architektury.

I would like to welcome you in the catalogue of the Architecture Week Prague festival, again after a year. This year, we decided to issue the catalogue a little later. One of the reasons was that in the previous years we couldn't show you what was the festival actually like. So, this time – for the first time ever – you have the opportunity to see right in the beginning of the publication what was it like, the exhibition in the Royal Summer Palace of Queen Ann, lectures, walks, conferences and other events, you can remember the atmosphere of the autumn Prague in case you visited some of the events personally. I am convinced this will be an asset for the catalogue.

Just like in the previous years, this year's festival has a main topic. That is transportation and traffic constructions. Many people have strongly warned us that this was far too complicated topic. Nevertheless, we begun the preparations bearing in mind that it would be challenging. The expectations were accomplished, the topic has brought us many difficulties but I do believe that the exhibition we presented was of a high quality. We brought more than 180 projects from 31 countries all over the world, from Japan to Argentina, to Prague. Some of the transportation projects did surprise us – both with their size and technical perfection as well as architectonic refinement. I mean, until you see such project face to face, you cannot understand the scale size and the masses of material the traffic architects, engineers and technicians are in fact working with. Hats off and my compliments to you, gentlemen!

A proper editorial should contain acknowledgements: unfortunately, it isn't possible for me to name all the people who participated in the preparations of this huge event be it with an advice, money, or work, during the whole year. Let me mention the Ministry of Transportation of the CR, all its directorates and departments, that helped us gather so many Czech transportation projects; I have to thank to the museums and historical institutes that lent us historic exhibits illustrating the history of not only Czech transportation. Last but not least, I would like to thank to all participating cities, partners and participants that believed in us and supported us financially because as great as it may be you, cannot realize a vision unless you have enough money. :
I would also like to thank to the curators and experts that helped us with the preparations during the whole year by choosing the exhibits and giving us their professional ideas both for the exhibition and for the historical articles you can read in this publication.
We are aware that transportation, traffic constructions and infrastructure are such a demanding topic we were not able to show it in all its complexity, yet I do believe that the visitors will appreciate our efforts and will explore this extensive collection of projects we managed to get from architects, companies and institutions from all over the world, making it a unique and unrepeatable look inside the problematic of traffic architecture.

Václav Matyáš



Ing. Václav Matyáš
Prezident/President

Svaz podnikatelů ve stavebnictví v ČR
/Association of building entrepreneurs of the Czech Republic
Národní 10, Praha 1/Prague 1
tel.: +420 224 951 350
e-mail: sps@sps.cz
www.sps.cz

Mezinárodní festival architektury a urbanismu Architecture Week Praha zvolil letos mimořádně závažné a aktuální téma: Doprava, dopravní stavby a architektura. Český pedagog a filozof 19. století Karel Slavoj Amerling shrnul svůj pohled na architekturu takto: „Co oděv člověku, tj. budova rodině, veřejné stavení, mosty, silnice, železnice, města jsou celému národu."
Je všeobecně známo, že stav naší infrastrukturní sítě nedosahuje evropské úrovně a je vnímán jako jedna z hlavních překážek dosažení vyššího tempa hospodářského růstu. Současný stav si protiřečí se snahou o naši konkurenceschopnost v rámci Evropy, tolikrát skloňovanou ústy našich politiků bez rozdílu stranické příslušnosti. Výše finančních prostředků na výstavbu nových silnic, dálnic a železnic se každý rok snižuje, stejně jako objem financí na jejich údržbu. Pak není divu, že podle World Economic Forum patří infrastruktura ČR k evropskému podprůměru a kvalitou je až na 80. místě mezi hodnocenými státy světa.
Výkonná dopravní infrastruktura zabezpečuje mobilitu občanů, je nutnou podmínkou pro napojení regionů, jejich rozvoj a vyrovnání rozdílné podnikatelské situace. A přitom je to právě dopravní infrastruktura, kde i přes programové prohlášení vlády o zachování výše investic došlo k největšímu utlumení programu. Znamená to nejen odsun termínu dobudování páteřní sítě, ale také reálné ohrožení možnosti čerpat v plné výši evropské finanční prostředky z Operačních programů doprava. V posledních dvou letech se téměř zastavila investorská příprava dopravních staveb, což bude mít vliv na pokračování a dokončení sítě silniční i železniční infrastruktury v době, kdy stát bude mít na investice opět peníze.
Stejná, nebo velmi podobná situace je ovšem i v ostatních sektorech stavebnictví, inženýrském i pozemním, bez rozdílu jde-li o privátní nebo veřejnou sféru. Tento nepříznivý stav má dopad nejen na podnikatelskou sféru, ale stejně situaci vnímají architekti, projektanti, výrobci stavebních materiálů.
Jsem velmi rád, že i v době pro stavebnictví krajně nepříznivé se koná každoroční přehlídka moderní a současné architektury, která přináší široké veřejnosti poznatky o tom nejlepším z práce architektů a současně prezentuje i stavitelské umění, řemeslnou dovednost, nové technologie a materiály.
Přeji mnoho inspirujících zážitků, kterých se účastníkům festivalu Architecture Week Praha jistě dostane a velké množství krásných projektů, na jejichž realizaci my, stavbaři, s netrpělivostí čekáme. Také vám přeji mnoho optimismu, abychom společně překonali tuto složitou dobu.

The international festival of architecture and urban design, Architecture Week Prague, has chosen this year an exceptionally important and up to date topic: Transportation, transportation infrastructure and architecture. Karel Slavoj, a 19th century Czech pedagogue and philosopher, concluded his view of architecture this way: „What clothes are to the human, the building is to the family; and public buildings, bridges, roads, railway stations and towns are to the whole nation."
It is well known that the state of our infrastructure network is below European levels and it's seen as one of the main obstructions for achieving higher economic growth.
The current status contradicts the effort to improve our competitiveness in Europe, which was mentioned so many times by politicians regardless of their party affiliation.
The amount of finance for construction of new roads, motorways and railways is falling every year as well as the amount of finance for their maintenance. Then it is not surprising that according to the World Economic Forum, Czech infrastructure is below the European average and its quality is 80th in worldwide state ranking.
Executive transport infrastructure, which ensures mobility of inhabitants, is the necessary condition for the connection of regions, their development and levelling of the different business conditions. And yet it is the transport infrastructure where, despite the government's policy statement to retain the level of investment, the biggest programme reduction happened. This means not only a delay to the building deadline of the backbone network, but also a real threat to the ability to draw the full amount of European financial means from the Operational Transport Programme.
In the last two years, investors preparation of transport constructions almost stopped, which will have an impact on the continuation and finishing of the road and railway network infrastructure once the state will have the money to invest again.
The same, or very similar situation, is by all means also in other construction sectors, engineering and building construction, with no difference in private or public sphere. This unfavourable situation impacts not only the business community, but the situation is felt in the same way by architects, designers, manufacturers of building materials.
I am very glad that even in these unfavourable times for the building industry, the annual show of modern and contemporary architecture is taking place. It brings knowledge about architects' best work to the wider public and at the same time it presents builders' ability, craftsmanship, new technologies and materials.
I wish you many inspiring experiences, which the participants of Architecture Week Prague will surely enjoy and many beautiful projects, which we builders are impatiently awaiting. I also wish you a lot of optimism to overcome this difficult time together.

Radomíra Sedláková

Doc. Ing. arch Radomíra Sedláková, CSc.

Architektura pro dopravu

Architektura a doprava. Jsou zcela odlišné. Architektura je stabilní. Stojí pevně ukotvena na svém místě, sama se nepřesune, své místo obsadila navždy (nebo do té doby, než z jakéhokoli důvodu zanikne). Má-li být posunuta, sama to udělat neumí. Dopravit ji jinam musí někdo jiný.
Doprava, to je pohyb sám. Dopravovat něco, dopravovat sebe znamená přesun z místa na místo a pak někam dál nebo zase zpátky ...
Doprava přesouvá lidi a věci, doprava spojuje lidi, věci a taky stavby. Který je nejstarší dopravní prostředek? Samozřejmě lidské nohy, ale člověk je tvor pohodlný, a tak snad odjakživa hledal způsoby, jak si své dopravování ulehčit. Nejen pomocí zvířat.
Pravděpodobně prvním dopravním prostředkem byl kmen spadlého stromu, později člun, řeka sama svým proudem dokáže unášet a na cestu zpátky pomohl vítr nebo prostá lidská síla.

Doprava po vodě

Je zvláštní. Potoky i řeky plynou, místa, jimiž protékají, nenajdou lepší a levnější způsob spojení. Řeka si plyne vlastním tempem. Může být líné, pomalé, ale může být hodně svižné, a to se mění nejen přirozeným uspořádáním řeky v krajině, to se mění i roční dobou, počasím ... Řeka umí být nevyzpytatelná.
Egypt byl civilizací založenou na řece. Nil byl hlavní dopravní komunikací a jeho splavnost a jeho rychlost určovala možnosti a rychlost pohybu lidí. Příroda se nedá uspěchat, ani řeka se nedá uspěchat a vítr, který umí řece pomáhat, se také chová po svém. Společnost odkázaná na dopravu po vodním toku musela být trpělivá, rozvážná, pokorná; jinak si měřila čas a jinak vnímala budoucnost. Společnost, která nejen že neměla koně, ale ani neznala kolo ...

1 – Benátky, město, kde vodní doprava je hlavní /Venice, a city where water traffic is the major one

2 – Tunel Klimkovice/Klimkovice Tunnel

3 – Hlavní nádraží Berlín – nejambicióznější železniční stavba Německa/Berlin Hauptbahnhof – The most ambitious railway construction in Germany.

Architektura pro vodní dopravu byla a je dodnes jednoduchá – prostě místo, kde lze uvázat loď, nechat nastoupit či vystoupit lidi, naložit či vyložit zboží – a pokračovat. Nebo skončit, loď vytáhnout na souš. Stavět je tak prosté. Jen se přitom musí počítat s tím, že řeka se mění, že se dokáže vzepnout a dokáže utéci daleko; architektura na břehu vody, nejen pro lodní dopravu, musí být obezřetná. Buď velmi solidní, nebo naopak pružná, lehká, vodě se poddávající.

Doprava po cestách, silnicích, dálnicích

Po cestách se chodilo odjakživa. Tedy – cesty vznikaly tam, kam lidé měli důvod pravidelně, opakovaně chodit. Ušlapali si je. Prosekali si je. Zpevnili si je. Tak, aby pro ně byly pohodlné, aby je chůze co nejméně namáhala. Vedli je po vrstevnicích, jen s mírnými sestupy a výstupy, raději kopec obešli. Pak na cesty s sebou vzali zvířata, aby jim nosila náklady a aby nosila je. Dělali cesty důkladnější, vždyť vzdálenosti, které bylo nutno překonat, byly stále větší a větší. Skvělými staviteli cest, skoro již silnic, byli Mykéňané, kteří dovedli v cestách udělat i kamenné koleje pro své normované vozy. Mistrovské cesty stavěli Makedonci Alexandra Velikého a téměř k dokonalosti přivedli stavbu silnic Římané. Cestovní síť vedla od Skotska až k Indii ... Cesty spojovaly důležitá sídla, centra obchodu, místa, kde se výhodně dalo nakoupit, a místa, kde se dobře dalo prodat. A stejně tak se cesty budovaly kvůli vojsku, kvůli správě území ... Aby dlouhé vzdálenosti bylo možno překonat aspoň trochu pohodlně, začaly kolem cest vznikat hostince, ubytovny, také stanice pro výměnu tažných zvířat. A kde byla taková stavba, jistě se našel důvod k dalším – cestující bylo nutno nakrmit, napojit ...
A cesty byly lemovány také kláštery a kostely, to když se středověká Evropa dala na pochod na svůj západ, na poutní cesty do Santiaga da Compostela. Velké zástupy věřících procházely nehostinnou krajinou a církevní stavba znamenala zastavení, odpočinek a také to, že k cíli je o kus blíž...
Moderní cesty už s pěšáky příliš nepočítají. Cestuje se rychle, rychleji a co nejrychleji. Staré úzké cesty byly opuštěny, nahrazeny širšími a širokými, rovnějšími a co nejrovnějšími, cesty se už nepřizpůsobují krajině, ale jdou přes ni po svém – staví si stavby jdoucí skrze hory a stavby jdoucí přes vše, co cestě brání, přes údolí, přes řeky ...
Kdysi byla cesta i možností, jak poznat krajinu a místa kolem sebe. Cesta se změnila na silnici (to slovo „síla" je tam patrné), později na dálnici – cesty vedly do daleka odedávna, jen dnes tomu dáváme větší důraz, necestujeme k sousedům, ale – daleko. A pohyb po cestě začal obtěžovat své okolí, cesta se uzavírá do mantinelů, vymezuje se zdmi, uměle stavěnými tunely zatím bez střechy. Pohyb už je jen jednofunkční – rychle se někam dopravit. I tak však rostou stále specializované stavby podél cest; neslouží sice již pěšákům ani lidem na koních, ale funkce mají stále stejné –

nechat odpočinout, nakrmit, napojit, také občerstvit dopravní prostředek – již ne vyměnit koně, ale natankovat pohonné hmoty. Jejich architektura již odráží tu všednost a taky uspěchanost současnosti.

Doprava po kolejích

Samostatný druh cest vznikl v 19. století, cesty kolejové, pro speciální vozidla. Koleje byly rychlé, pohyb po nich byl nerušený. Vlak neuměl nikdy příliš prudce stoupat, proto od počátku potřeboval své viadukty, své mosty přecházející nad vodou, nad údolími, naučil lidi také stavět tunely. To bylo v době, kdy jet daleko byla událost, proto i železniční vozy byly navrhovány a budovány jako výjimečné prostředí. A což teprve stavby kolem železnice. Tohle už od počátku byla doprava jiného druhu, doprava výjimečná. Doprava, která potřebovala nejen stavby provozní, ale také stavby pro své cestující – nádraží, která od počátku svým architektonickým řešením zdůrazňovala výjimečnost tohoto typu cestování, svého druhu dobrodružství, nádraží jak chrámy pohybu, jako důstojné prostředí loučení, ale i vítání. Ať se rychlost vlaků zvětšuje tak, jak se mění a zdokonaluje způsob jejich pohánění, ať se zvětšují cestovní vzdálenosti, stavby kolem železnice (kolem dráhy nebo kolem tratí), v sobě stále drží něco z té výjimečnosti z minula. Opuštěné či přestavěné drážní domky podél kolejí nostalgicky připomínají dobu, z níž cítíme už jen romantiku. Nádraží se pro nás stávají všedními stavbami, z nichž se běžně každodenně jezdí do práce, a přesto i v soudobém řešení si udržují základní symboly dávné doby.

Doprava vzduchem

Cestování po vodě či po zemi připadalo člověku nějak nedostatečné. Pomalé, namáhavé. Asi odjakživa sledoval ptáky a záviděl jim jejich volnost pohybu nade vším. Ikaros se stal díky tomu, jak ho volný let opojil a zbavil soudnosti, symbolem neúspěchu. Ale neukončil přemýšlení o tom, že člověk bude jednou létat. Nejen snění, ale přemýšlení, jak ukazují některé nákresy Leonardovy. Až 20. století snění a přemýšlení dovedlo k realitě a člověk se skutečně vznesl. Dnes je létání tak samozřejmé! Přitom ono zdánlivě nepotřebuje žádné stavby. Jen rozjezdovou a přistávací dráhu ... Ale stroje se musí někde uklidit, kontrolovat, opravovat – a hlavně tu jsou cestující, které je potřeba někde k cestě zkontrolovat, odbavit a pak je, jak jinak, nakrmit, nechat je odpočinout, také je pobavit. Stavby letišť jsou výjimečné, to jsou skutečně architektonická díla moderní doby, na nich je rozkvět dopravní architektury možno skvostně sledovat. Rozkvět, který je dán tím, jak je člověk stále víc a víc posedlý pohybem, potřebou se někam přemisťovat.
Létání nepotřebuje příliš dalších doprovodných staveb ...

Malá tečka na závěr:

Pokud se mluví o architektuře a dopravě, asi většině lidí se vybaví most. Most je svrchovaně vždycky krásný, a je jedno, je-li to most s klasickými oblouky, nebo je-li to most zavěšený, je jedno zda je to most kamenný či betonový, zda stojí na pylonech nebo visí-li na ocelových lanech. Praha bez Karlova mostu, San Francisco bez Golden Gate, New York bez Brooklynského mostu a Londýn bez Tower bridge, to si lze dnes jen těžko představit, město bez mostu je městem, kterému cosi chybí k úplnosti. A nejen město, mosty vstupují do krajiny, vznáší se nad moři; doba má potřebu pohybu a s tím spojeného spojování. Nejlepší architekti dnes usilují, aby se na stavbách mostů mohli podílet, i když vědí, že jejich výtvarná role je zcela v područí konstrukce. Most, to je mnohočetný symbol – symbol pohybu, spojení a stejně tak elegance. Typická stavba dopravní. Typická architektura pro dopravu.

Architecture and Transport

Architecture and transport are two totally different things. The former is stable, well anchored wherever it stands and not able to move by itself, occupying the place where it is located forever, really (or until it for some reason disappears), in other words if it is to move to another place, it cannot do it by itself, somebody else must do it instead.
Transport, on the other hand, is a quintessence of movement since transporting something or someone means moving from one place to another and then perhaps further on or back to where the process began... Transport is about moving people and objects and it also connects people, objects – and buildings. The oldest means of transport are of course man's feet but homo sapiens is basically lazy so ever since the human kind was around, it has been looking for ways of making its transport easier, and not only with the help of animals.
The very first real mode of transport, therefore, was probably a trunk of a fallen tree, followed by a boat since the river is by itself able thanks to its current able to carry it along (and on the way back as well, the helpers this time being the wind or simple human force).

Transport on water

This type of transport is perhaps somewhat untypical – the streams and rivers flow and the places which they go through could not find a better and cheaper connection with rest of the world. A river has its own tempo; it can be lazy

and slow but also pretty fast, former of the two switching to the latter not solely as a result of the river's natural course through the landscape but also depending on the year's season, the weather, etc. Rivers can simply be unpredictable. One civilisation founded on a river was of course Egypt as the Nile was the main transport communication and its navigation options as well as speed defined the possibilities and speed of the population. Nature – including rivers – cannot be forced to hurry up and wind (which can help rivers) is also behaving as it sees fit. Societies which were dependent on transport that used water courses because they did not as yet have horses, not talking about the wheel, had to be patient, calm and humble, measuring their time in a different way, and the same goes for how they viewed the future...
Water transport architecture has always been uncomplicated, it is simply the place where one can moor the boat, let the people embark or disembark, load or unload the goods – and continue on the journey or come to a halt and pull the boat onto the shore. It is so easy to build objects for water transport, the only thing you have be aware of is that rivers go through changes, being able to rise or run far away, in other words the architecture on their banks has to be wary, so to say (and not solely regarding shipping), either very solid or, when giving in to the water, on the contrary flexible and light.

Transport on tracks, walkways, paths, roads and motorways

Tracks and paths have been used for walking from ancient times, they were formed wherever people had the reason to go repeatedly and on a regular basis because they simply thumped them down or cut through them, making them firmer so that they would be more comfortable and walking would be as least tiresome as possible. These first paths went along contour lines, with only light descents and ascents, going around a hill rather than straight on if it meant climbing. Later people also took along with them various animals that carried loads as well as the people themselves. Gradually, the paths became more and more substantial because the distances to be overcome were also becoming longer and longer. Perfect builders of paths – you may almost want so say roads – were Mycenaeans who even knew how to add into these paths for their standardised carriages rails from stone. Top quality paths had also been constructed by the Macedonians of Alexander the Great, and the activity was brought to near perfection by the Romans whose network extended from Scotland all the way to India...
Paths connected important human settlements but also centres of trade, in other words on one hand places where it was convenient to buy things and on the other those where they could be sold. Paths were also built for the armies, however, or to administer a given region...
To make the long distances at least to some degree less tiresome, along the paths have moreover begun to spring up facilities where it was possible to take care of or even change the draft animals and wherever something like that appeared, there was always a reason to build other facilities as it was necessary to feed and water the travellers, too...
When medieval Europe began its pilgrimages westwards, to Santiago de Compostella, the paths also started to be lined with monasteries and churches. Large crowds of believers were walking through hostile countryside and a religious object meant that the people could stop and relax, realising also that the respective destination has become somewhat closer...
Today's roads, alas, do not much count with people who walk. Travelling has become ever more fast and the old narrow communications were abandoned, having been replaced with wider and wider ones that are as straight as possible. Modern roads are not being adapted to the surrounding countryside but go through it in their own way, taken through mountains or valleys and across rivers and in fact via anything that stands in their way... There were times when paths were also a means of getting to know the places along, the surrounding countryside, but then they were turned into roads and some later even to motorways...
Paths from time immemorial led to far away destinations but today, we tend to stress this function ever more as we do not travel to our neighbours but indeed far away. The movement along the roads moreover started to disturb the people nearby so roads are as a result becoming enclosed in barriers and defined by walls or artificial tunnels, for the moment without roofs. The movement has acquired solely one function and that is to travel from one place to another as quickly as possible. Still, the fact remains that specialised objects continue to go up along these communications; they do not serve people on foot or horses anymore but their roles rest the same, i.e. to feed and water the people as well as letting them take a break plus to „refresh" the means of transport, even though it is not the animals anymore, the task nowadays being to fill up the tank with fuel. Architecture of these modern facilities unfortunately reflects the triviality and haste of contemporary times.

Transport on rails

In the 19th century, a new type of transport communication was born – one that used rails and required special vehicles. The speed reached was high and the movement along the rails uninterrupted but trains were never able to ascend too abruptly, which is why from the very start, they needed viaducts, i.e. bridges across the water and the valleys, and trains also made people build tunnels. This took place at a time when going far was still an event of sorts, which is why the train cars were designed and constructed as something extraordinary, not talking about what went up by and along the rails. The thing is that this type of transport was from the very beginning of a different kind and of exceptional character, a transport that did not require solely buildings for all the necessary operations but also buildings for its passengers, in other words train stations which with their architectural concept stressed from the very start the exceptionality of this transport and in certain sense also its adventurous character. Railway stations became temples of locomotion, so to say, and centres of saying both hello and goodbye in a style. The speed of trains has since then – in proportion to the way their driving mechanism was being improved – very much increased and so did the travelling distances but objects along the railways still hold something exceptional from the past.
The abandoned or reconstructed small houses by the rails initially built for employees are nostalgically reminding us of an era which now inspires merely a romantic feeling. Today, train stations have become solely plain structures from which we commute every day to work, for instance, although even in their present appearance, they still carry the basic symbols of the times long time gone.

Transport in the air

Travelling on water or ground was at a certain stage found by people to be insufficient, slow and tiresome. From time immemorial, they were probably watching birds and envying their freedom of movement high above everything below. True, Ikaros has become a symbol of failure since his flight had totally enthralled him and he lost judgment but this did not bring an end to the dream that one day, Man will be able to fly. Actually it wasn't just a dream but also an idea, as some of Leonardo's drawings show. Only in the 20th century did the dreaming and thinking end up in reality, however, as homo sapiens indeed went up into the air and today, flying is such a natural thing! This mode of transport moreover seemingly doesn't require any structures to be built, only the runways...The aeroplanes must be standing somewhere, though, not talking about their inspection and maintenance, and what is even more important, you also have the passengers who must be controlled and cleared and then, naturally, fed, entertained and allowed to take a rest. Airports are an exceptional thing, they are indeed THE architectural works of modern times; looking at them one can see very well the entire boom of transport architecture which is a result of people being more and more obsessed with moving, with the need to relocate to some other place.

And that's probably all that could be mentioned because flying does not require many further corresponding buildings...

Small appendix

When a discussion turns to the subject of architecture and transport, most people usually think of a bridge which is moreover always greatly appealing, and it doesn't matter whether it has the traditional arches or is suspended, whether it is made of stone or concrete and whether it stands on pylons or steel wire ropes. Today, one could hardly imagine Prague, San Francisco, New York and London to be without their Charles, Golden Gate, Brooklyn and Tower bridges, respectively, since a city without one is a city which misses something that would enable it to reach perfection. Bridges are not found solely in cities, however, they can also be in the countryside or even hovering above the sea – our epoch simply has the need for movement and the resulting connections.
Top architects nowadays long to participate in the process of building bridges, even though they know that their artistic contribution is totally subordinated to the requirements of the respective construction rules. Bridge is a multiple symbol – of locomotion and connection but also of elegance; it is a typical transport structure and a typical example of architecture intended for transport.

4 | | | 6
— — — —
| 5 | 7 |

4 – Letiště v Madridu/Madrid Airport
5 – Amsterodam, most pro pěší taky pro potěšení oka /Amsterodam, pedestrian bridge as well as a treat for eye
6 – Most přes Tarn/Bridge over Tarn
7 – Silnice a železnice horami Švýcarska/Roads and railways through the Swiss mountains

Juraj Jančina

Ing. arch. Juraj Jančina, autorizovaný architekt
majiteľ a konateľ spoločnosti

Jančina architekti
Vysoká 26, Bratislava
Slovenská republika
tel.: +421 2 5720 3010
e-mail: architekti@jancina.sk
www.jancina.sk

Partner slavnostního večera

Moja predstava vždy bola a je pokúšať sa neustále zdokonaľovať tie činnosti, ktoré v tíme JANČINA ARCHITEKTI dlhoročne realizujeme a snažíme sa ich nastaviť tak, aby boli štandardné. Hlavný „biznis" nášho tímu je realizovanie architektúry a niekto by si povedal, že pri každom projekte robíme vždy to isté. Každý projekt ktorý vytvárame je však iný, každý z nich je originálom, aj keď proces na nich je vždy rovnaký, alebo veľmi podobný. Pre každú realizáciu treba vytvoriť návrh, získať územné rozhodnutie, stavebné povolenie, treba vypracovať realizačný projekt, a toto všetko má určité zákonitosti, predpisy, vyhlášky a podobne. Ja som si kedysi myslel, že existujú postupy, činnosti, ktoré sa dajú naprogramovať ako stroj. Stačí len niečo nastaviť a zoštelovať, a ono vám to hneď pôjde a bude to fungovať ako mašinka. Ale v skutočnosti to nie je tak, pretože každý projekt je iný, každý klient je iný, každý z nich má osobitné požiadavky, každý priestor pre stavbu je odlišný, a rôznorodé sú aj okolnosti, ktoré nás stretávajú pri každej jednej realizácii. Ale práve tá variabilita a rôznorodosť, to je na tom celom úžasné. Na každom projekte pracuje množstvo ľudí, pričom sa aj oni sami v tíme pri jednotlivých projektoch menia. Každá jedna realizácia prináša so sebou veľké množstvo okolností a skutočností, ktoré sú premenné, a jednoducho sa nedajú zautomatizovať. Niektoré procesy, činnosti a štandardy sa síce dajú zostaviť a stále vylepšovať a zefektívňovať, ale projekt samotný – architektúra ako dielo, jeho tvorba a jeho „výroba", to robíme a budeme robiť vždy ako originál.

A práve to je na tom celom vzrušujúce a krásne.

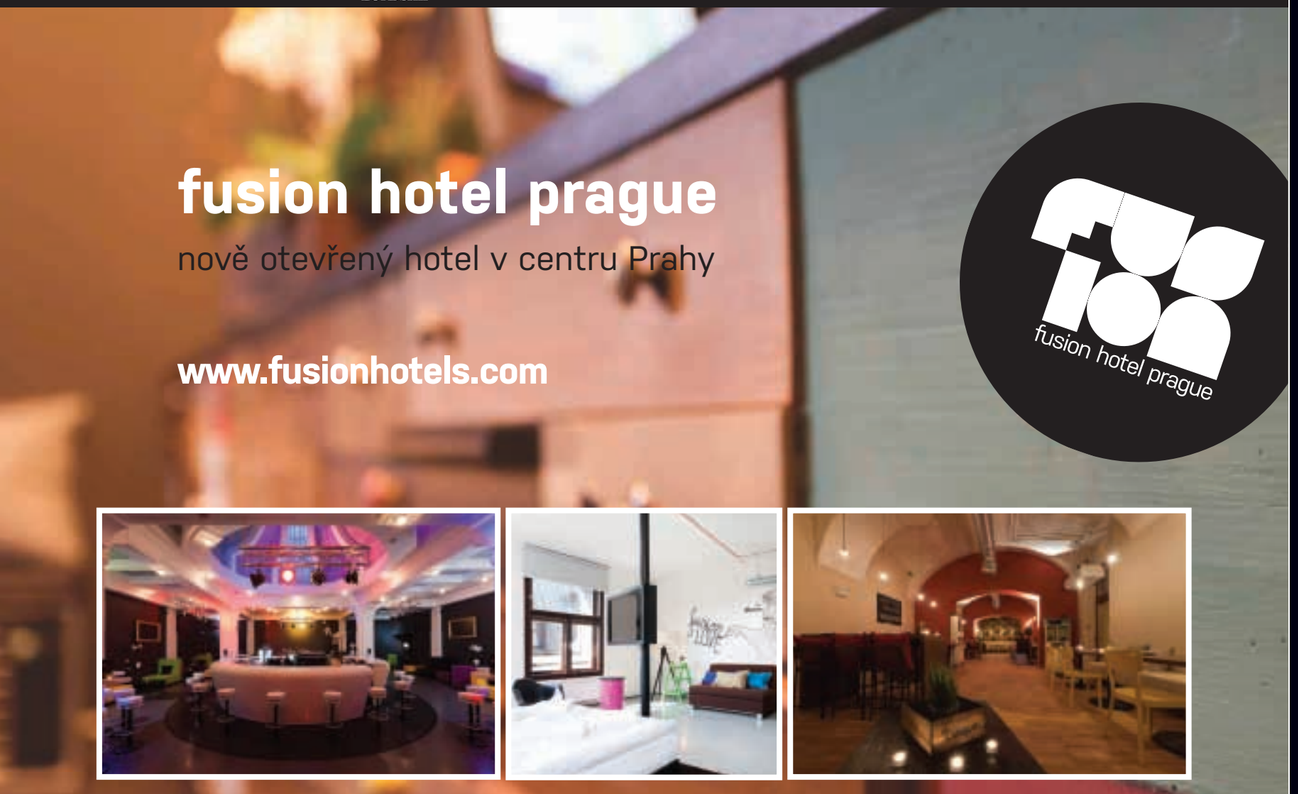
Majstra od amatéra rozlíšite detailmi

Moja práca vždy bola a je prepletená dôležitými medzníkmi a radostnými aj náročnými obdobiami, ktorých doteraz nebolo málo. Aj v súčasnosti sa dennodenne stretávam s príjemnými aj nepríjemnými zážitkami a s radostnými aj ťažkými skúsenosťami, ktoré sú často založené na detailoch. Človek musí vnímať, či ho zaujímajú „veľké veci" alebo aj detaily, i keď aj to, čo je veľké a čo malé, závisí od úhla pohľadu. Hovorí sa, že majstra od amatéra rozlíšite detailmi. Pre mňa je dôležitá každá drobnosť, preto aj situácia, ktorú niekto môže vnímať ako banalitu, má pre mňa významný charakter a tvorí súčasť celku. Či ide o technický výrobok, hudbu, výtvarné dielo, architektúru alebo akúkoľvek ľudskú činnosť, profesionalitu si jednoducho uvedomíte na detailoch.

1 | **2** | **4** | **5** | **8**
3 | **6** | **7** | **9**

1, 2 – Administratívny komplex APOLLO BC I
3 – APOLLO BC I infopoint
4 – Aupark Košice
5, 6 – Malý trh
7, 8 – Interiér pasáže Aupark BA interierpasaz
9 – Lazaretská

DEVELOPER A INVESTOR: LORDSHIP



Milan Ftáčnik

BRATISLAVA

doc. RNDr. Milan Ftáčnik, CSc.
primátor Bratislavy/Mayor of Bratislava

Hlavné mesto SR Bratislava/City of Bratislava
Primaciálne nám. 1, P. O. Box 192
Slovensko/Slovakia
www.bratislava.sk

Bratislava je, tak ako mnoho európskych metropol, akoby mestom viacerých tvárí. Popri krásnych uličkách historického starého mesta, nábreží Dunaja, starobylom Devíne, nových moderných štvrtiach či príjemnej prírode začínajúcich Malých Karpát, má niekoľko nedoriešených problémov.

Ten, ktorý obyvateľov a samosprávu trápi najviac, je doprava. Dlhé roky neriešená, resp. preferovaná automobilová doprava nám dnes znepríjemňuje každodenný život pri dopravných zápchach, neúnosnom stave s nedostatkom parkovacích miest, úbytku kvalitného verejného priestoru či zhoršovaní kvality ovzdušia.
Zmena, ale povedal by som skôr zásadný obrat v ďalšom smerovaní mestskej dopravy sa prirodzene stala najväčšou výzvou súčasného vedenia mesta. Nie je to obrat ľahký, pretože meniť dopravnú infraštruktúru je finančne veľmi náročné a meniť dopravné návyky ľudí musí byť postupné, pretože akékoľvek iné postupy, môžu zmariť cieľ. Nič to však nemení na našom odhodlaní, pretože obrat je nevyhnutný. Nielen pre únosnosť mestskej dopravy, ale pre celkovú kvalitu života v našom meste. Doprava musí byť v meste ekologickejšia, zelenšia, zdravšia ako je dnes.
Preto sme výrazne zrýchlili výstavbu cyklotrás, preto od budúceho roku začneme budovať z prostriedkov EÚ električkovú trať do najväčšej mestskej časti, Petržalky. Preto ideme do rozširovania buspruhov, aby verejná hromadná doprava bola rýchlejšia, a plánujeme do nich vpustiť aj autá s viac ako 3-člennou posádkou.

Od budúceho roku chceme spustiť systém mestských bicyklov, pripravené máme projekty na nákup moderných električiek a trolejbusov, či rekonštrukcie tratí z prostriedkov EÚ.
Vieme, že meniť dopravné návyky ľudí nie je ľahké, dnes je však zrejmé, že verejná hromadná, cyklistická či iná forma dopravy v meste je lacnejšia, často rýchlejšia a ekologickejšia, teda výhodná tak pre mesto, ako pre ľudí samotných.

Chceme žiť v zdravšom meste a preto budeme v našom obrate, v smerovaní dopravy v meste, dôsledne pokračovať.

Like many European metropolises, Bratislava is a city of many faces. Apart from beautiful streets of historic Old Town, the Danube riverbank, the ancient Devin, new modern city quarters or pleasant nature of the nearby Little Carpathians, it has a number of unsolved problems.

From among these problems, transportation is the one that is most troubling for people and administration. Unsolved but preferred for many years, the car traffic is now disturbing our everyday life due to traffic jams, unacceptable situation with lack of parking spaces, loss of good-quality public spaces and worsening of air quality.
Change, or I'd rather say a fundamental turnabout in the approach to urban transport has naturally become the biggest challenge for the current city management. It is not an easy turnabout, as changing transport infrastructure is very costly and changes in people's transportation habits must be made gradually, because any other procedures could thwart the goal. Nevertheless, we are determined to accomplish this turnabout, because it is inevitable. Not only for the viability of urban transport, but for the overall quality of life in our city. The transport must be more environmentally friendly, greener and healthier than it is today. Due to this reason, we have significantly speeded up building of bike routes and the next year we will start construction of a tram line to Petržalka, the largest city quarter, using the EU funds. Due to this reason, we are going to spread bus lanes so that the public transport is faster, and we intend to let the cars with more than a 3-member crew to use these lanes as well.

Starting the next year, we want to run a system of urban bikes, and we have ready projects for buying modern trams and trolley-buses, as well as for reconstruction of tracks from EU funds.
We know that changing people's transportation habits is not easy, but today it is clear that the public transport, transport by bicycles or other forms of transport in the city are cheaper, often faster and more environmentally friendly, and thus beneficial to the city and to people themselves.

We wish to live in a healthier city and therefore we will consistently pursue our turnabout focused on the traffic in our city.

Doprava v Bratislave si vyžaduje systémové riešenie

Vplyv spoločensko-ekonomických zmien po roku 1989 sa výrazným spôsobom prejavil aj na vývoji dopravnej situácie v Bratislave. Hlavné faktory, ktoré zásadne ovplyvnili a zmenili dopravnú situáciu v Bratislave za uplynulých 20 rokov sú nasledovné:

- prudké zvýšenie automobilizácie a väčšie využívanie osobných automobilov v súkromnej i podnikateľskej sfére (v porovnaní s obdobím do roku 1990 je tempo rastu automobilizácie zhruba trojnásobné, 1 osobné vozidlo pripadá na 2,3 obyvateľa, z hľadiska zaťaženia komunikačnej siete došlo k nárastu intenzity automobilovej dopravy o vyše 88 %, pričom na jednotlivých úsekoch siete bol zaznamenaný troj- až štvornásobný nárast dopravy)
- stagnácia rozvoja systému hromadnej dopravy, ktorá prispela k znižovaniu počtu prepravených osôb MHD (súbežne s trendom zvyšovania objemov automobilovej dopravy došlo v roku 1993 prvýkrát ku zníženiu počtu prepravených osôb MHD, čo zároveň viedlo k postupnému znižovaniu podielu MHD na deľbe prepravnej práce)
- dlhodobé zaostávanie realizácie dopravných stavieb spôsobené problémami ich finančného zabezpečenia (stavba nosného systému MHD, základná komunikačná sieť)

Hybnosť je jednou z najdôležitejších charakteristík, ktorá dáva obraz o aktivite obyvateľov mesta počas dňa. Kým v roku 1970 vykonal obyvateľ mesta v priemere 2,64 ciest za deň, do roku 2002 sa táto hodnota zvýšila na 3,09 ciest za deň, čo nesporne súvisí s nízkym priemerným vekom obyvateľstva a radom ďalších špecifík Bratislavy. Pri sledovaní hybnosti podľa spôsobu prepravy (MHD, IAD, peši + bicyklom) sa zistilo postupné znižovanie hybnosti u ciest MHD a veľmi výrazné zvýšenie hybnosti u ciest IAD.

U prímestskej osobnej dopravy sa denná dochádzka do Bratislavy vykonáva prostredníctvom hromadných dopráv (vlakovej a autobusovej dopravy) a individuálnou automobilovou dopravou. Preprava leteckou a vodnou dopravou predstavuje len cca. 1 % z celoročného objemu cestujúcich prepravených hromadnými dopravami. V deľbe prepravnej práce cez hranice mesta sa neustále zvyšuje podiel IAD, rovnako aj počet prepravených osôb IAD, zatiaľ čo počet prepravených osôb hromadnými dopravami klesá.

Súbežne s historickým vývojom mesta sa rozvíjala aj jeho komunikačná sieť.

Od šesťdesiatych rokov sa rozvoj usmerňoval s cieľom vytvoriť radiálno-okružný systém, doplnený sieťou obslužných ulíc. Tento systém umožňuje optimálne prerozdelenie dopravy prostredníctvom okruhov a tiež odvedenie tranzitnej dopravy mimo centrum mesta, resp. mimo obytné zóny. Bratislava je križovatkou významných európskych trás pre medzinárodnú automobilovú dopravu. Sú to tri hlavné európske ťahy E65, E75 a E58 ako aj dve doplnkové cesty E571 a E575.

Komunikačnú sieť tvoria komunikácie s celoštátnym a nadmestským významom a miestne komunikácie v celkovej dĺžke 808,8 km.

Do skupiny komunikácií s celoštátnym a nadmestským významom patria:

- diaľnice (D1, D2 a D4) v dĺžke 35,0 km, ktoré sú súčasťou medzinárodných multimodálnych koridorov č. IV a Va
- cesty I. triedy (I/2, I/61 a I/63) v dĺžke 61,7 km
- cesty II. triedy (II/502, II/505 a II/572) v dĺžke 30,9 km
- cesty III. triedy (III/06359, III/00246, III/00611 a III/00243) v dĺžke 20,3 km

Do skupiny miestnych komunikácií patria:

- miestne komunikácie I. a II. triedy v celkovej dĺžke 261 km, sú súčasťou tzv. vybranej komunikačnej siete, po ktorej jazdí aj mestská hromadná doprava
- miestne komunikácie III. a IV. triedy v celkovej dĺžke 402 km

Základný komunikačný systém tvorí osobitnú skupinu komunikácií z vybranej komunikačnej siete, na ktorej sa vykonáva rozhodujúci podiel cestnej dopravy v rámci mesta a kvalita ktorého rozhoduje o prevádzkyschopnosti celého mestského dopravného systému. Z uvedených dôvodov sa základnému komunikačnému systému venovala prednostná pozornosť z hľadiska dopravno-inžinierskeho (sledovanie vývoja intenzity dopravy, dopravnej nehodovosti a modelovania dopravy), komplexnej údržby a hlavne stavebného rozvoja. Základný komunikačný systém tvoria dopravné okruhy (vnútorný a stredný), dopravný polokruh, radiály a spojovacie úseky.

Priemerná hodnota intenzity automobilovej dopravy na komunikačnej sieti v meste vykazovala do roku 1990 medziročný rast o cca 800 vozidiel. Od roku 1990 do roku 2000 vzrástla priemerná intenzita o takmer 88 % a priemerný medziročný nárast vozidiel sa zvýšil na 1.550 vozidiel. Každý rok sa zvyšuje počet úsekov a uzlov komunikačnej siete, na ktorých je prekročená prípustná intenzita v špičkových

Poděkování

LORDSHIP

obdobiach dňa, čo spôsobuje dopravné kongescie a nehodovosť.

Stále väčším problémom je statická doprava v dôsledku nárastu počtu vozidiel a zaostávaniu investičných počinov v smere vybudovania potrebných kapacít odstavných plôch.

Vo všetkých častiach mesta sú negatívne disproporcie v statickej doprave. Najhorší stav je v centre mesta a husto zastavaných obytných oblastiach, najmä v Petržalke a Old'ých dieloch. Celkovo chýba na území mesta cca. 60.000 odstavných a parkovacích plôch.

Mestská hromadná doprava bola v Bratislave zahájená v roku 1895 električkami s rozchodom 1000 mm, ktorý sa zachoval dodnes. Od roku 1909 je MHD prevádzkovaná aj trolejbusmi, po zastavení premávky v roku 1915 sa v roku 1941 vrátili opäť do ulíc mesta. Od roku 1927 sa MHD prevádzkuje aj autobusmi. Dnes tieto tri skupiny dopravných prostriedkov (električky, autobusy a trolejbusy) zabezpečujú hromadnú dopravu osôb na území hlavného mesta SR Bratislavy a ich sieť pokrýva prakticky celé jeho zastavané územie.

Celková dĺžka siete MHD je 686,0 km. Súčasná dĺžka koľajových tratí je takmer 40 km, z čoho cca 75 % je vybudovaných na vlastnom telese. Táto skutočnosť dáva reálny predpoklad k tomu, aby sa električková doprava považovala za nosný dopravný systém v tých častiach mesta, kde je vybudovaná a prevádzkovaná. Súčasná sieť trolejbusových tratí má dĺžku 45,7 km a je relatívne dobre rozvinutá v Bratislave na ľavom brehu Dunaja, avšak nepokrýva všetky, pre tento druh dopravy, charakteristické oblasti mesta.

Stále sú na zozname nevyhnutných investícií trolejbusové trate, ktoré majú mimoriadnu dôležitosť tak z hľadiska zlepšenia obsluhy územia mesta hromadnou dopravou, ako aj z pohľadu zníženia prevádzkových nákladov MHD zavedením ekologickej elektrickej trakcie s následným obmedzením súbežných autobusových liniek. Najväčší podiel 87,6 % dĺžky pripadá na sieť autobusovej dopravy.

Rozvoj mobility a udržateľnosti prepravných procesov všetkých druhov dopráv na území hlavného mesta SR Bratislavy definuje požiadavky na dopravnú infraštruktúru vychádzajúcich z potrieb navrhovaného územného rozvoja mesta a udržuje radiálno-okružný systém hlavnej dopravnej kostry. Tieto požiadavky v posledných dekádach sa v konečnom dôsledku premietajú do množstva dopravných stavieb, ktoré si navrhovaný územný rozvoj vyžaduje. Reálny priebeh rozvoja mesta v posledných 20 rokoch však poukazuje na výrazné zaostávanie rozvoja infraštruktúry jednotlivých dopravných subsystémov za územným rozvojom, výsledkom čoho sú prehlbujúce sa problémy v ich prevádzke.

Sekundárnym dôsledkom súčasných trendov je výrazný odklon od pôvodne plánovanej prognózy dopravy vyjadrený najmä ukazovateľom deľby dopravnej práce. Stupeň automobilizácie v Bratislave dosiahol kritickú hodnotu 523 vozidiel na 1000 obyvateľov. Tento jav je najviac viditeľný v degradácií verejných priestorov, čo popri zaostávaní rozvoja komunikačnej siete a zariadení statickej dopravy smeruje k neudržateľnému trendu zvyšovania objemov automobilovej dopravy. V záujme pribrzdenia tohto trendu preto mesto Bratislava pristúpilo k návrhom mobilitných riešení, aby sa doprava stala jedným z podstatných regulatívov územného rozvoja mesta, pričom miera jeho regulácie z dopravných dôvodov by mala zodpovedať ekonomickým možnostiam mesta na zabezpečenie rozvoja dopravnej infraštruktúry. Je známe, že vlastné zdroje hlavného mesta Bratislava sú s výnimkou financovania diaľničnej siete na jeho území zatiaľ jediné, s ktorými možno rátať pri financovaní najdôležitejších položiek infraštruktúry jednotlivých subsystémov (komunikačná sieť, MHD, cyklotrasy, pešie zóny a pod.). Z tohto pohľadu sa postupne v budúcnosti vo zvýšenej miere budú musieť zapájať do procesov financovania verejnej dopravnej infraštruktúry hlavného mesta a jeho regiónu finančné zdroje samosprávneho kraja a štátu, s možnosťou participácie prostriedkov z EU. Posledným krokom je začatie rozvoja Nosného systému MHD, ktorá predstavuje rozvoj koľajovej dopravy ako celku na území hlavného mesta Bratislavy.

1 | | 3 | |
— — — —
| 2 | | 4

1 – Bratislavský hrad/Bratislava castle
2, 3 – Bratislava/City of Bratislava
4 – Nábreží Dunaje/Danube enbankment

Bratislava chce položiť základ systémového riešenia dopravy na kontinuálny kvalitný rozvoj svojej aglomerácie. Súčasne však spája aj jej rozvoj ucelenej realizácie dopravnej infraštruktúry. Rozvoj dopravnej infraštruktúry Bratislavy s jej koľajovou hromadnou dopravou v mestskom ako aj regionálnom rozsahu sa musí stať súčasťou dopravnej politiky štátu, inak hrozí degradácia spoločenského života hlavného mesta.
Návrh riešenia takéhoto komplexného riešenia obsahuje stratégiu v zodpovednosti realizácie technologickej a infraštruktúrnej základne verejnej hromadnej dopravy a to nie len pre samotné mesto, ale aj pre jeho zázemie v regióne. Samotná obsluha aglomerácie Bratislavy je o to viac dôležitá, pretože predstavuje cezhraničnú spoluprácu troch štátov EÚ – Slovenska, Rakúska a Maďarska.
Akceptovanie technických, ako aj spoločenských parametrov regiónu CENTROPE a s jej filozofiou Twin City (Viedeň – Bratislava) na súbežný rozvoj zázemia mesta Bratislavy sa musí riešiť spoločne a komplexne.
Spolu s technologickým zázemím dopravných služieb a infraštruktúry treba určiť zásady na kontinuálny rozvoj multimodality s preferenciou vozidlového parku električkovej, ako aj železničnej dráhy. Tento ďalší dôležitý parameter možno rozvíjať súčasne na električkovej dráhe duálnym rozchodom a využívaním vozidiel tram-train. Hlavnou zásadou je tak uprednostniť kvalitu dopravnej služby tak, aby obsluha území v aglomerácií Bratislavy sa umožnila priamo napojením vlastného územia mesta. V druhom kroku sa budú vytvárať systémové prvky na prevádzku nemotoristickej dopravy a e-mobility, ktorá bude mať charakter dennodenne potreby obyvateľov mesta.

Mesto Bratislava musí zastaviť trend, kde v deľbe prepravnej práce hromadná verejná doprava klesla pod 50%. Verejná hromadná doprava, najmä jej koľajová doprava sa musí stať hlavným regulatívom rozvoja mesta, pričom miera jej regulácie z dopravných dôvodov by mala zodpovedať ekonomickým možnostiam mesta na zabezpečenie rozvoja dopravnej infraštruktúry.
Samotné mesto Bratislava, v súčasnom legislatívnom prostredí a systémom zabezpečovania rozpočtov v Slovenskej republike, nebude mať nikdy možnosť zabezpečiť potrebný rozvoj. V prípade, ak súčasná situácia dotačnej politiky do verejnej hromadnej dopravy sa pozitívne nezmení v prospech jej rozvoja, musí sa uvažovať so zastavením územných rozvojových trendov na území mesta a prijať zásada degradácie kvality života a s ním ekonomického a spoločenského rozvoja.

Hlavnými zásadami rozvoja integrovanej koľajovej dopravy je:
- definícia technickej a časovej stratégiu rozvoja integrovanej koľajovej hromadnej dopravy,
- územná a finančná udržateľnosť pre ďalší územný rozvoj mesta,
- určenie hľadiska organizačnej, regulačnej a riadiacej stránky preferencie verejnej hromadnej dopravy na komunikačnej sieti mesta,
- kontinuálny rozvoj verejnej hromadnej koľajovej dopravy so spoločným využívaním električkovej a železničnej dráhy na území mesta a v jeho regióne.

Ing. Tibor Schlosser, CSc.
hlavný dopravný inžinier mesta Bratislavy

Traffic in Bratislava Requires a Systemic Solution

The impact of socio-economic changes after 1989 has significantly reflected also on the development of traffic situation in Bratislava. The main factors that crucially influenced and changed traffic in Bratislava for the past 20 years are as follows:
- a sharp increase of automobility and use of passenger cars in private and business sector (in comparison with the period before 1990, the pace of automobility growth is approximately threefold, 1 private vehicle per 2.3 inhabitants, from the point of view burdening the communication network there has been an increase in traffic intensity of vehicular traffic by more than 88 %, while on individual stretches of the network there was recorded a threefold to fourfold increase in traffic),
- stagnation of development of public transportation system, which contributed to reduction of the number of passengers carried by public transport (concurrently with the trend of increase in vehicular traffic volumes, in 1993 the number of passengers carried by public transport was reduced for the first time, which also caused a gradual decrease of public transport share in total transportation),
- a long-term postponing of transportation constructions due to financial problems (building the main public transportation system, basic communication network).

Mobility is one of the most important characteristics which reflects activity of city inhabitants throughout the day. While in 1970 an average city inhabitant made 2.64 trips per day, by 2002 this number rose to 3.09 trips per day, which is undoubtedly related to the low average age of the population in Bratislava and many other specifics of the city. Monitoring of mobility according to mode of transport (public transport, individual vehicular transport – IVT, walk + bike) revealed a gradual reduction of mobility in case of trips made by public transport and a very significant increase of mobility in IVT.
In suburban passenger traffic, the daily attendance of Bratislava is carried by public transport (train and bus) and individual vehicular transport. Air and water transport makes up only approx. 1 % of the yearly volume of passengers carried by public transport. The share of IVT in total transportation through the city borders, as well as the number of passengers carried by IVT, is constantly increasing, while the number of public transport passengers is decreasing.

Concurrently with historical development of the city, its communications network has been developing as well. From the sixties, the development was regulated with the purpose of creating a radial-circular system, complemented by a network of service streets. This system allows for optimal distribution of traffic through the circuits and also diversion of transit traffic outside of the city center or outside of residential areas. Bratislava is the crossroads of major European routes for international vehicular transport. These include the three major European corridors E65, E75 and E58, as well as two additional roads E571 and E575.
The communication network consists of communications with statewide and suprarurban significance, and local roads with a total length of 808.8 kilometers.
The following roads are included in the group of communications of statewide and suprarurban significance:
- motorways (D1, D2 and D4) in the length of 35.0 km, which are a part of international multimodal corridors Nos IV a Va,
- 1st class roads (I/2, I/61 and I/63) in the length of 61.7 km,
- 2nd class roads (II/502, II/505 and II/572) in the length of 30.9 km,
- 3rd class roads (III/06359, III/00246, III/00611 and III/00243) in the length of 20.3 km.

The following roads are included in the group of local communications:
- 1st class and 2nd class local communications in total length of 261 km, which are a part of the so-called selected communication network, used also by city public transport,
- 3rd class and 4th class local communications in total length of 402 km.

The basic communication system consists of a special group of communications from the selected communication network, on which the major share of road transport within the city is performed, and the quality of which determines the operability of the whole city transportation system. For these reasons, a special attention from the point of view of traffic-engineering (monitoring development of traffic intensity, traffic accident frequency and traffic modeling), a comprehensive maintenance and mainly development of building, was paid to the basic communication system. The basic communication system consists of transport circuits (inner and central), transport semi-circle, radials and connecting sections.
An average value of intensity of vehicular traffic in the communication network of the city showed an annual growth of approx. 800 vehicles by 1990. From 1990 to 2000, an average intensity

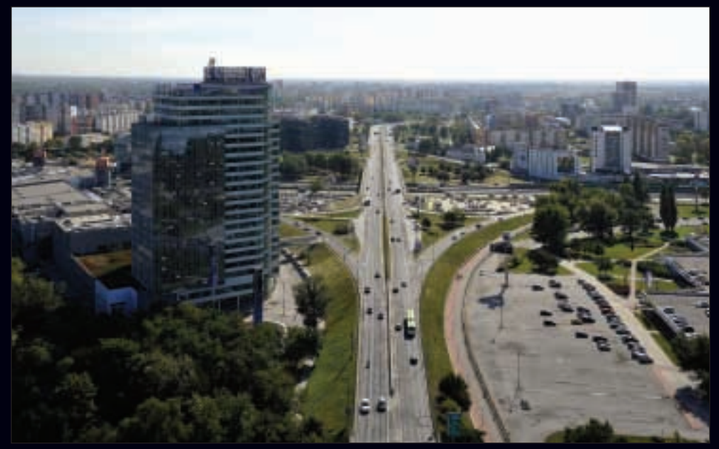
| 5 | 7 |
| 6 | 8 |

5 – Primaciálny palác/Primate's Palace
6 – Most Apollo Bratislava/The Apollo bridge in Bratislava
7 – Grassalkovichov (Prezidentský) palác/Grassalkovich or Prezidential Palace
8 – Starý most/Old bridge

increased by almost 88% and an average annual growth of vehicles increased to 1,550 vehicles. Each year, the number of stretches and communication network hubs with exceeded allowable intensity at peak times of the day is increased, thus causing traffic congestions and accidents.
There is also a growing problem with static traffic due to increased number of vehicles and delays in investment actions in the field of building the necessary capacities of layby areas. In all parts of the city there are negative disproportions in static traffic. The worst situation is in the city center and in densely built-up residential areas, especially in Petržalka and Dlhé diely. Overall, there are approx. 60,000 of laybies and parking areas missing in the city.
Public transport in Bratislava was launched in 1895 with trams having the gauge of 1000 mm, which has been preserved up to now. In 1909, trolley-buses were put into operation within the city public transport, and after their exclusion from the traffic in 1915 they re-appeared in the streets in 1941. Buses became a part of the city public transport in 1927. Today, these three groups of vehicles (trams, buses and trolley-buses) provide for the public transportation in the capital of the SR, Bratislava, and their network covers virtually all of its built-up area.
The total length of public transport network is 686.0 km. The current length of railways is nearly 40 km, of which about 75 % is built on its own support. This gives a realistic assumption to consider the tram transportation as being the main transportation system in those parts of the city, where it is built and operated. The current network of trolley-bus tracks has the length of 45.7 km and it is relatively well developed in Bratislava on the right bank of the Danube, but does not cover all areas of the city for which this kind of transport is typical.
Trolley-bus lines are still on the list of necessary investments, as they are very important both in terms of improving the operability of the city territory by public transport, as well as in terms of reducing the operating costs of public transport by introducing an ecological electric traction with subsequent restriction of parallel bus lines. The bus network accounts for the largest share of 87.6 % of total network length.
Development of mobility and sustainability of transport processes of all types of transport in the capital of the SR, Bratislava, defines the requirements for transport infrastructure based on the needs of the proposed territorial development of the city and maintains a radial-circular system of the main transport frame. In recent decades, these requirements have ultimately been reflected in the amount of traffic constructions, which are required by the proposed territorial development. The real course of development in the last 20 years, however, points to a significant lagging of development of individual transport subsystem infrastructure behind the territorial development, resulting in deepening the problems with their operation. The current trends secondarily result in a significant departure from the originally planned traffic prognoses expressed mainly by an indicator of transporation share. The degree of motorization in Bratislava reached the critical value of 523 vehicles per 1000 people. This phenomenon is most visible in degradation of public spaces, which in addition to lagging of development of communication network and equipment of static traffic leads towards the unsustainable trend of increasing the volumes of vehicular traffic. To decelerate this trend, Bratislava approved the proposals for mobility solutions, so that transportation would become one of the essential regulations of territorial development of the city, wherein the degree of its regulation due to traffic reasons should reflect the economic possibilities of the city for providing the development of transport infrastructure. It is known that the funds of the capital of Bratislava, except for the financing of motorway network in its territory, are the only funds, which could be reckoned with in financing major items of infrastructure subsystems (communication network, public transportation, bicycle paths, pedestrian zones, etc.).. From this perspective, financial resources from the Region and the State, with the participation of EU funds, will have to engage more intensively in processes of funding the public transport infrastructure in the future.

9 | | | | 11
| 10 | 12 | 13

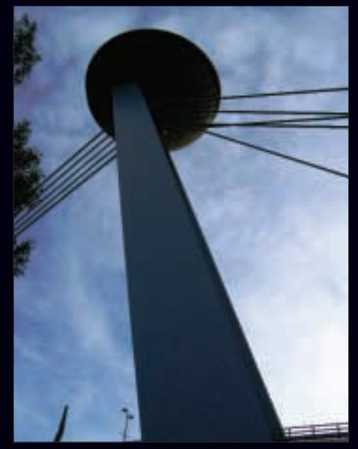
9 – Grassalkovichov palác/Grassalkovich palace
10 – Nový most/New bridge
11 – Bratislava, radiálno okružný systém dopravy/Bratislava, a radial-circular system of the main transport frame
12 – Nový most/New bridge
13 – Stará radnica/Old Town Hall



The last step is to start the development of the Main System of public transport, which means the development of rail transport as a whole in the capital city of Bratislava.

Bratislava wants to have the systemic solution of transportation based on continuous high-quality development of its agglomeration. At the same time, it is related to the development of a coherent implementation of transport infrastructure. The development of transport infrastructure in Bratislava with its rail public transport in the urban as well as regional scale must become a part of the transport policy of the state, otherwise there is a danger of degradation of social life in the capital.
Proposal for such a comprehensive solution comprises a strategy based on the responsibility of implementing technological and infrastructural platform of public transport, not just for the city itself, but also for its facilities in the region.
The actual operation of the agglomeration of Bratislava is all the more important because it represents a cross-border cooperation of the three EU countries – Slovakia, Austria and Hungary. Acceptance of technical as well as social parameters of CENTROPE region with its philosophy of Twin City (Vienna – Bratislava) for parallel development of the background of Bratislava has to be solved with a joint effort. Along with the technological background of transport services and infrastructure it is necessary to establish the principles for the continuous development of multimodality with preference for tram fleet and railway tracks. This another important parameter can be developed simultaneously on tram tracks with dual gauge and using tram-train vehicles. Thus, the main principle is to prioritize the quality of transport service so that the operation of the area in Bratislava agglomeration was enabled directly by linking to the city's own territory. The second step will be to create system components for operating nonmotorized transportation and e-mobility, which will meet everyday needs of citizens.

The Bratislava City must stop the trend of decreasing the share of public transport below 50%. Public transport, in particular rail transport, has to become a major regulation in development of the city, while the rate of its control due to traffic reasons should reflect the economic possibilities of the city in providing for development of transport infrastructure.
In the current legislative environment and budgetary system in the Slovak Republic, Bratislava city itself will never be able to ensure the necessary development. If the current situation in providing grants to public transport does not change in favour of its development,

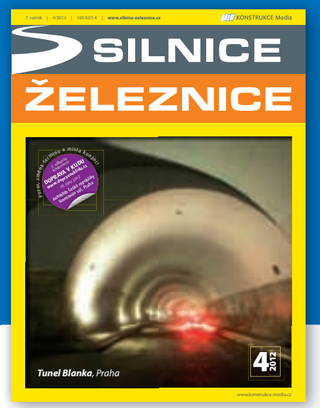


one should contemplate ceasing of territorial development trends on the territory of the city and admitting degradation of the quality of life and related economic and social development.

The main principles of the development of an integrated rail transport are as follows:
- definition of technical and time-scheduled strategy of developing the integrated rail transport,
- territorial and financial sustainability for the future territorial development of the city,
- determining the organizational, regulatory and controlling aspects of preference for public transport on the communication network of the city,
- continuous development of public rail transport with the joint use of tram and railway tracks in the city and its region.

Ing. Tibor Schlosser, CSc.
Chief Traffic Engineer of the City of Bratislava

To pravé pro odborníky



Časopis **SILNICE ŽELEZNICE** je odborný časopis se zaměřením na odborné a technické informace, související s rozvojem dopravní infrastruktury v České republice a na Slovensku. Seznamuje čtenáře s nejnovějšími trendy v oboru stavebnictví v širších technických a ekonomických souvislostech. Jeho cílovou skupinu tvoří stavební firmy, projektanti, výrobci ocelových a betonových konstrukcí, dodavatelé stavebních materiálů, podnikatelé, obchodníci, bankovní ústavy a taktéž i reklamní a marketingové agentury. Výrazněji se specializuje na segment mostních konstrukcí a tunelů. Součástí všech článků je i abstrakt přeložený do anglického jazyka.

www.silnice-zeleznice.cz
www.konstrukce.cz
www.obcanskavystavba.cz
www.vodohospodarske-stavby.cz
www.clean-smart-technologies.com

www.konstrukce-media.cz

KONSTRUKCE Media
VYDAVATELSTVÍ ODBORNÝCH PUBLIKACÍ

Mesto Žilina

Ing. Igor Choma
Primátor/Mayor

Mestský úrad Žilina/Municipal office of Žilina
Nám. Obetí komunizmu 1, Žilina
Slovensko/Slovakia
tel.: +421 417 063 111
e-mail: primator@zilina.sk
www.zilina.sk

Ako primátor a obyvateľ mesta Žilina som veľmi rád, že mesto Žilina má možnosť prezentovať sa v projekte Doprava, infraštruktúra a územný rozvoj štátov Vyšehradskej skupiny V 4+2 v sekcii Slovensko. Je veľmi dôležité navzájom si vymieňať skúsenosti, predstaviť účinné riešenia použiteľné aj v iných mestách či oblastiach. Žilina je svojou geografickou polohou predurčená byť významnou dopravnou križovatkou. Výstavba železničných tratí zohrala v histórii mesta významnú úlohu, vznikli významné priemyselné podniky a nastal výrazný rozvoj mesta.

Problematike dopravy a jej infraštruktúry venujeme v meste Žilina veľkú pozornosť. V spolupráci so štátnymi orgánmi sme urobili viditeľný pokrok v tejto oblasti. Jednou z priorít súčasnosti je dobudovanie úsekov diaľníc D1 a D3, čím sa doprava v Žiline vyrieši nadštandardne. Mimoriadna dôležitosť diaľníc tkvie predovšetkým v zabezpečení podmienok pre úspešný rozvoj mesta a regiónu, pre zviditeľnenie sa mesta Žiliny – perly na Váhu aj ako zaujímavej turistickej destinácie. Osobitný prínos to bude mať pre dopravu na severnom a východnom Slovensku a taktiež pre tranzit do Českej republiky a do Poľska. Pracujeme na tom, aby sa aj žilinské letisko dočkalo v budúcnosti svojho rozvoja. To je taktiež veľmi dôležité nielen pre Žilinu, ale aj pre celý región.

Bez budovania infraštruktúry nie je možný ďalší zmysluplný rozvoj miest či území. Niekedy však nie je jednoduché zosúladiť potreby a záujmy developerov s plánmi mesta a jeho obyvateľov, nakoľko sa často diametrálne rozchádzajú. Mesto Žilina v tomto smere nie je výnimkou. Preto Mesto Žilina aj na podporu rozvoja oblasti dopravy a infraštruktúry v roku 2012 schválilo nový Územný plán mesta Žilina. Moderným spôsobom tak reflektuje všetky možné aspekty riešenia danej problematiky. Na dodržiavaní územného plánu mesta budeme striktne trvať. Taktiež sme odsúhlasili Strategický plán rozvoja mesta Žilina do roku 2025. Aj v tomto dokumente má doprava a jej rozvoj jedno z prvoradých a významných miest v hierarchii úloh a cieľov Mesta Žilina.

As the mayor and a resident of Žilina, I am extremely proud that Žilina has the opportunity to present its Transportation, Infrastructure and Development Project to the countries of the Visegrád 4+2 Group in the Slovakia section. It is important to exchange experience and to present effective solutions that can be applied in other cities and regions. Žilina is predestined as an important transportation crossroads thanks to its geographical position. The construction of rail lines played an important role in the history of the city and led to the establishment of major industrial companies and significant growth in the city.

Currently, issues concerning transportation and related infrastructure are the subject of heightened attention in Žilina. We have been successful in making visible progress in these areas in cooperation with state authorities. One of the current priorities is the construction of sections of the D1 and D3 motorways to resolve transportation in Žilina at a higher standard. The motorway arteries are of exceptional importance for putting the essential conditions in place for successful development of the city and region and to increase the visibility of Žilina – the Pearl on the Váh River – as an attractive tourism destination.

The completion of these roads will also provide specific benefits for transportation in northern and eastern Slovakia and for cross-border transit to the Czech Republic and Poland. We are also working intensively on future development of the Žilina Airport. The airport is critical for Žilina and the entire region. Meaningful development of the city and the surroundings would simply be impossible without building infrastructure. Sometimes it is difficult to resolve the needs and interests of developers, city planning and city residents as often times these needs and interests are diametrically opposed. Žilina is by no means an exception in this regard.

As a result, Žilina approved the new Land Use Plan for the City of Žilina in 2012 in order to support transportation and infrastructure. The plan itself reflects all possible aspects of a modern solution to the given issues. The city will demand strict adherence to the approved land use plan. We have also approved the Strategic Development Plan for the City of Žilina to 2025. Transportation and its development has been assigned one of the primary and important positions in the hierarchy of tasks and objectives defined for Žilina in this document as well.

Workshop Revitalizácia železničného uzla Žilina

Na tému doprava, infraštruktúra a územný rozvoj mesto Žilina predstavuje výsledné návrhy z workshopu Revitalizácia železničného uzla Žilina, ktoré boli spracované podľa zadania Oddelenia architektúry mesta Žilina.

Organizátorom workshopu bolo mesto Žilina spolu so Spoločnosťou PSKD – prevádzka a stavby koľajovej dopravy Bratislava a Žilinskou univerzitou v Žiline. Podnetom na komplexné riešenie územia formou workshopu bola skutočnosť, že mesto Žilina pripravuje zadanie pre investora – Železnice Slovenskej republiky a spracovateľa projektu na revitalizáciu železničného uzla Žilina, ktorú má investor v pláne realizácií ako poslednú etapu na trase Bratislava – Košice.

Pozvaní hostia prezentovali odborné názory z oblasti urbanizmu, architektúry, dopravy, územného rozvoja, životného prostredia, developerstva, komunálnej politiky, ale aj návrh technického riešenia na ponorenie železničnej trate pod úroveň terénu. Okrem lokalizácie železničnej trate v alternatívach na úrovni terénu +– 0,0, ponorení pod úroveň terénu v dĺžke 1 km na úroveň –8 m a vysunutí nad úroveň terénu vo vzťahu na integrovaný dopravný terminál železničného a autobusového nástupišťa s odbavovacou halou. V každom návrhu boli

Akad. arch. Dušan Voštenák a kolektív Oddelenia architektúry mesta Žilina
/Academic Architect Dušan Voštenák and the Team at the Architecture Department of the City of Žilina

riešené aj širšie urbanistické a architektonické vzťahy v súlade s Územným plánom mesta Žilina. Zúčastnené autorské kolektívy (REMING CONSULT Bratislava, Združenie občanov ENDORFÍN, E-klub, Bratislava, Ing. arch. Rudolf Tupý PROART (a kol. Žilina) a Eurodesign – Ateliér Žilina) v návrhoch riešeného územia preukázali nové možnosti v dopravnom systéme.

Lokalizácia železničnej trate a terminálu mala vychádzať z technických noriem a parametrov pre železničnú a autobusovú dopravu s napojením na dopravný systém mesta podľa Územného plánu mesta Žilina.

Základným kritériom na hodnotenie návrhov bolo preukázanie jednoznačného koncepčného riešenia pre dlhodobú prevádzku funkčného dopravného systému v meste Žilina. Dôležitým faktorom bol súlad s budúcim využitím plôch, uvoľnených po realizácii železničnej trate, pre nové zámery mesta Žilina v priamom kontakte s terminálom.

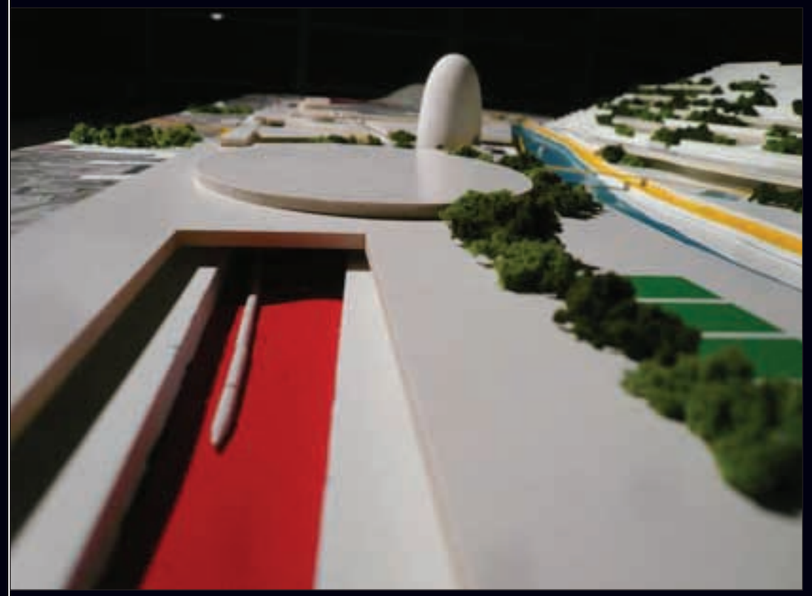
Mesto Žilina má dnes dejinnú možnosť vytvoriť pre ďalšie generácie podmienky na zapojenie rieky Váh do organizmu mestského prostredia – mesto sa dostane k rieke.
Pre rozhodovanie o lokalizácií železničnej trate a následného spracovania projektovej dokumentácie predložilo Oddelenie architektúry mesta Žilina ďalšie požiadavky na spracovateľa projektu, ktoré vyplynuli z workshopu a navrhuje ich zapracovať do projektovej dokumentácie:

1) Počas spracovania projektovej dokumentácie navrhujeme konzultácie, prípadnú účasť na vytypovaných projektových výboroch z dôvodu synchronizácie pri spracovaní pripravovanej urbanistickej štúdie celého riešeného územia.

2) Navrhujeme pripraviť podmienky na etapizáciu pre funkčné celky v riešenom území.

3) Navrhujeme ponorenie železničnej trate v priestore terminálu na dĺžku nástupíšť – 1 km

Mesto Žilina



do hĺbky – 8 m podľa spracovaných technických podmienok spoločnosti REMING CONSULT.

4) Odporúčame spracovať návrh dopravného systému v riešenom území vo väzbe na ponorenie železničnej trate pod úroveň terénu, ako aj pripraviť podmienky pre prímestskú a diaľkovú autobusovú dopravu s napojením na Ľavobrežnú, mestskú hromadnú dopravu, automobilovú dopravu, zásobovanie, parkovanie autobusov a parkovanie osobných automobilov s možnosťou zvýšenia kapacity parkovacích miest pri masových športových a kultúrnych podujatiach, pešie trasy, cyklotrasy, lodnú dopravu na vyhliadkové plavby, heliport a iné alternatívne dopravné systémy.

5) Navrhujeme pripraviť podmienky na vybudovanie spoločného integrovaného dopravného terminálu pre železničnú a autobusovú dopravu so spoločnou odbavovacou halou.

6) Navrhujeme prepojenie pešej trasy z Národnej ulice cez predstaničné námestie, budovu súčasnej železničnej stanice, halu nového terminálu, promenádu pod mimoúrovňovú kruhovú križovatku k nábrežiu rieky Váh a pokračovanie cez peší kolonádový most do mestskej časti Budatín s kúpeľným nábrežím a lanovkou na Dubeň. Takto bude umožnené priame prepojenie na pešiu a cyklopromenádu po oboch stranách nábrežia rieky Váh.

7) Po vybudovaní integrovaného dopravného terminálu môžeme budove súčasnej železničnej stanice, ktorá je v zozname pamätihodností mesta, nájsť nové funkčné využitie.

8) Zo súčasného rušňového depa, technickej pamätihodnosti mesta, navrhujeme vybudovať múzeum železničnej dopravy.

9) Ponorením železničnej trate vytvoríme podmienky na vybudovanie úrovňového prepojenia centra mesta cestnými komunikáciami s novým terminálom cez pokračovanie ulice 1. mája ako nové tretie komunikácie, na zrušenie viaduktu na Kysuckú cestu a na prepojenie novej jednosmernej ulice Veľká Okružná (dnes ulica Sasinkova) s mestskou časťou Nová Žilina.

10) Ponorenie železničnej trate a vybudovanie integrovaného dopravného terminálu umožní priamy kontakt so športovým areálom a vytvorí podmienky na vybudovanie novej mestskej multifunkčnej arény, lebo masové športové a kultúrne podujatia vyžadujú priame prepojenie s dopravným systémom mesta, ale aj na prímestské a diaľkové spoje.

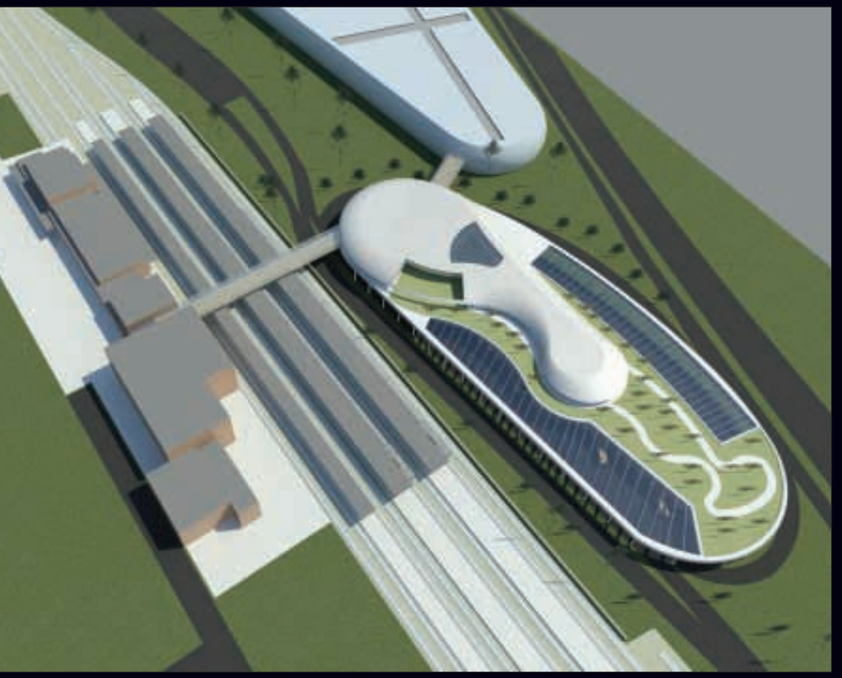
11) Vybudovaním mimoúrovňovej kruhovej križovatky na Ľavobrežnej napojíme autobusovú aj osobnú a nákladnú dopravu na smer Bratislava, Prievidza, Čadca, Terchová a Martin.

12) Ponorenie jednosmernej ulice Veľká Okružná (dnes ulica P. O. Hviezdoslava). V časti pred súčasnou budovou železničnej stanice vybudujeme na úrovni terénu predstaničné námestie, pod ktorým bude zástavka MHD a priechodom cez starú budovu stanice do odbavovacej haly terminálu.

Pre postupné riešenie etapizácie projektovej prípravy a následnej realizácie je potrebné sa

1 | | 3 |
— | — | — | —
| 2 | | 4

1 – EURODESIGN – Ateliér s.r.o. Žilina. Žilina je križovatkou ciest, riek a železníc./Žilina is a crossroads of roads, rivers and railroads.
2 – EURODESIGN – Ateliér s.r.o. Žilina. Mesto má dejinnú príležitosť dosiahnuť k Váhu./The city has a historic opportunity to reach the Váh River.
3 – EURODESIGN – Ateliér s.r.o. Žilina. Umiestniť železničnú trať pod povrch otvára nové možnosti./Burying the rail line below the surface opens up a new solution for the area.
4 – EURODESIGN – Ateliér s.r.o. Žilina. Integrovaný dopravný terminál a rozšírenie pešej zóny na opačnom brehu rieky Váh./Integrated transportation terminal and pedestrian zone extension to the opposite bank of the Váh River.



sústrediť na základné posúdenie lokalizácie železničnej trate, v ktorej výškovej úrovni sa stabilizuje rozhodnutie. Na zodpovedné posudzovanie pripravujeme v spolupráci so spoločnosťou REMING CONSULT odhadované ekonomické porovnanie pre realizáciu všetkých troch lokalizácií.
Pre perspektívu rozvoja mesta Žilina je najvhodnejšie riešenie ponorenie železničnej trate na kótu 8 m pod úroveň terénu, čo umožní vybudovanie nového spoločného terminálu s odbavovacou halou pre železničnú a autobusovú dopravu. Dopravné prepojenie Ľavobrežnej s mestom a vybudovanie veľkokapacitného parkoviska vytvoria podmienky na pešie spojenie cez Národnú ulicu s centrom mesta ako aj nový príbeh okolo rieky Váh.

Revitalization of the Žilina Rail Loop workshop

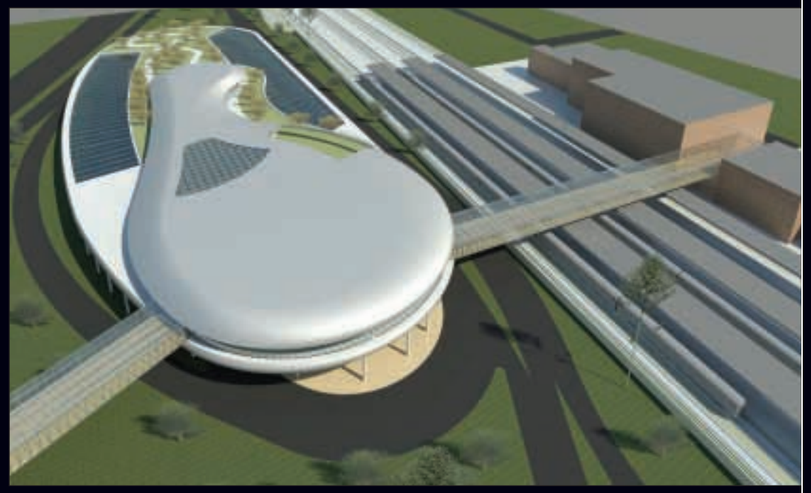
The City of Žilina presents the following proposals on the themes of transportation, infrastructure and urban development generated from the Revitalization of the Žilina Rail Loop workshop as elaborated based on instructions from the Architecture Department of the City of Žilina.

The City of Žilina organized the workshop in cooperation with PKSD (Rail Transport Operations and Construction) Bratislava and Žilina University. The stimulus for resolving the area of interest in the form of a workshop was the fact that the City of Žilina is preparing an order and requisite requirements for the investor, Railways of the Slovak Republic and the project designer for the revitalization project for the Žilina Rail Loop, which the investor plans to implement as the final phase of work on the Bratislava – Košice line.

At the workshop invited guests presented their professional opinions related to the areas of urbanism, architecture, transport, urban development, the environment, development, communal policy and the design of technical solutions to bury railroad track underground. Solutions for the given rail lines were considered for various alternatives, at ground level, buried underground for a total length of 1 km at a depth of 8 m and elevated above ground level in connection with the integrated transportation terminal with rail and bus platforms and a passenger terminal. Every proposal resolved the wider urban and architectural connections pursuant to the Land Use Plan of the City of Žilina.

Participating groups of authors (REMING CONSULT Bratislava, the ENDORFÍN Civic Association, E-klub, Bratislava, Ing. arch. Rudolf Tupý PROART (et al. Žilina) and Eurodesign – Ateliér Žilina) highlighted new opportunities in their design proposals for both the transportation system.

The location of the rail line and terminal should be based on defined technical standards and parameters for rail and bus transport with connection to the city's urban transit system in line with the Land Use Plan of the City of Žilina.



Žilina

The basic criterion for assessing the proposals was proof of a clear conceptual solution for the long-term operation of a functional transportation system in Žilina. An important factor was a match between the future use of the areas to be freed up after the completion of the new rail lines and the new objectives of the City of Žilina in direct relation to the terminal. Žilina today has a historical chance to create the conditions needed to connect the Váh River to the city's urban environment, thereby bringing the city to the river.
The Architecture Department of the City of Žilina placed the following requirements on the designers of the projects from the workshop for decisions related to the location of the rail lines and the subsequent completion of project documentation; it also proposed that these requirements be incorporated into the project documentation:

1. During the completion of project documentation, we propose consultation or participation in specific project committees in order to synchronize the completion of a prepared urban study for the entire area of interest.

2. We recommend preparing conditions needed to create phases for functional elements in the area of interest for implementation purposes.

3. We propose burying the rail line in the terminal area over a length equal to the length of the platform, i.e. 1 km, at a depth of 8 m based on the technical conditions completed by REMING CONSULT.

4. We recommend completing a proposal for the transportation system in the area of interest in connection with burying the rail line below ground, and to prepare the conditions needed for suburban and long-distance bus transport with connections to Ľavobrežná, urban mass transit, road transport, deliveries, bus parking and car parking with the ability to increase parking capacity for large sporting and cultural events, pedestrian routes, bike routes, boat transport for sightseeing cruises, a heliport and other alternative transportation systems.

5. We propose preparing the conditions needed to construct a common integrated transport terminal for rail and bus transport with a shared passenger terminal.

5 | | **7** | |
| **6** | | **8**

5 – REMING Consult a.s. Bratislava. Koncepcie pre umiestnenie železničnej trati pod zem./Concept for placing the rail line underground.
6 – REMING Consult a.s. Bratislava. Nový autobusový terminál spojený so železničnou stanicou./New bus terminal connected with the railroad station.
7 – Ing. arch. Rudolf Tupý et al. Žilina. Integrácia pozemnej dopravy./Integrated above ground transportation route.
8 – Ing. arch. Rudolf Tupý et al. Žilina. Dopravné riešenie dáva chodcom priestor užívať si nábrežie./A transportation solution gives pedestrians room to enjoy the riverbank.

6. We propose connecting the pedestrian route from Národná Street through Predstaničné Square, the current rail station building, the new terminal, a promenade under the flyover roundabout crossroad on the bank of the Váh River and continuing over the pedestrian colonnade bridge to the city district of Budatín with the swimming area on the riverbank and the chair lift to Dubeň. This will enable the direct connection to pedestrian and bike routes on both sides of the Váh River.

7. After constructing the integrated transportation terminal, a new use for the current rail station building, which is on the city's list of heritage sites, can then be determined.

8. The recommendation for the current locomotive depot, which is also on the city's list of heritage sites, is to convert it into a railroad transportation museum.

9. By burying the rail line, we create suitable conditions for constructing road connections between the city centre and the terminal using an extension of 1. mája Street as a new third route connecting the city centre as well as the elimination of the viaduct on Kysucká Road and the connection of the new, one-way Veľká Okružná Street (currently Sasinkova Street) to the city district of Nová Žilina.

10. Burying the rail track and the construction of the new integrated transportation terminal will enable direct connection to the sports complex and create the conditions for building a new mixed use city area as mass sporting and cultural events need a direct connection to the city's transportation system and to suburban and long-distance connections.

11. The construction of the flyover roundabout crossroads on Lavobrežná will be connected for bus, car and truck transport to Bratislava, Prievidza, Čadca, Terchová and Martin.

12. Burying the one-way Veľká Okružná Street (currently P.O. Hviezdoslava Street). A new square will be constructed in front of the current rail station building at ground level; an urban mass transit stop will be built below and pedestrians will pass through the old station building to the new passenger terminal.

Focus must be given to the fundamental assessment of the location of the rail line in order to develop a progressive solution of dividing the project preparations and subsequent implementation of the project into phases; the final height of the rail line (underground, ground level or aboveground) will be stabilized once a decision is reached. We are preparing an estimated financial comparison for implementing all three options in cooperation with REMING CONSULT in order ensure the assessment is completed in a responsible manner. The best solution for the potential for developing Žilina would be to bury the rail line at a depth of 8 m below ground level, thereby enabling the construction of a new shared passenger terminal for rail and bus transportation with connections for mass sporting and cultural events. New options for a transportation connection between Lavobrežná and the city and the creation of a new, high capacity parking lot both create the conditions for a pedestrian connection to the city centre along Národná Street and a new route along the Váh River.

9 |
10 |

9 – Endorfin Bratislava. Mesto za vodou./A city beyond the water.
10 – Endorfin Bratislava. Nábreží rieky Váh, Žilina presahuje k vode./Riverbank of the Váh River once Žilina extends beyond the water.

Dr. Piotr Drobniak
ředitel/Director

Polský institut v Praze/Polish Institute in Prague
Malé náměstí 1, Praha 1/Prague 1
tel.: +420 224 212 274
e-mail: praga.ip.sekretariat@msz.gov.pl
www.polskyinstitut.cz

Jako ředitel Polského institutu v Praze jsem velice potěšen, že letos opět spolupracujeme s organizátory prestižního festivalu Architecture Week a prezentujeme nejzajímavější architektonické projekty posledních let v Polsku. Letošní festival klade důraz na téma dopravní infrastruktury. Všichni, kdo měli v poslední době příležitost cestovat do Polska, vědí, jak velké změny se u nás v této sféře dějí. Možná také patřili k rozhořčeným řidičům, stěžujícím si na rozkopané silnice anebo mezi cestující, kteří trpí kvůli rekonstrukcím a stavbám stovek nádraží nebo druhé linky varšavského metra. Stojí však za to počkat si na výsledky. Každým měsícem je cestování po Polsku v něčem snazší, a každým měsícem také vznikají nové, často velmi architektonicky zajímavé, dopravní stavby. Polská účast na festivalu Architecture Week má ještě jeden rozměr. Výstava, která byla připravena polským ministerstvem kultury, bude ohlašovat hlavní téma festivalu v příštím roce. Půjde o výstavu fotografií nejzajímavějších investic do kulturní architektury, které byly v Polsku v posledních letech realizovány, především díky podpoře z evropských fondů. V této oblasti se má Polsko opravdu čím chlubit. Z vlastních zkušeností z cest po střední Evropě můžu říct, že nikde jinde nevzniká v současné době tolik nových muzeí, knihoven, divadel či filharmonií jako v Polsku. Stojí za to se na tyto novodobé chrámy umění podívat.

Zvu na výstavu, festival, a především – do Polska!

As the Director of the Polish Institute in Prague, I am very pleased that we are participating in this year's festival Architecture Week, presenting the most interesting recent architectonic projects from Poland.
This year's festival is focused on traffic infrastructure. All those who had the opportunity to travel to Poland in the recent past know how extensive changes are going on in the country. Maybe they were among the irritated drivers complaining about dug up roads, or passengers suffering due to reconstructions and constructions of hundreds of railway stations, or the second line of the Warsaw underground. It is however worth to wait for the results. Each month, travelling in Poland is getting easier and new, often very interesting, traffic constructions are appearing.
Polish participation in the festival Architecture Week has yet another dimension. The exhibition prepared by the Polish Ministry of Culture will announce the next year's theme of the festival. It will be an exhibition of photographs of the most interesting investments in the cultural architecture that were realized in Poland in the recent years, mainly thanks to the EU funding. In this respect, Poland has a lot to be proud of. I can tell from my own experience, when travelling around Central Europe, there's no other place with so many new museums, libraries, theaters or music halls being built now as in Poland. It is worth to see all these modern temples of art.

I would like to invite you to the exhibition, the festival, but mainly – to Poland!

Architektura a kultura /Architecture and Culture

Vstup Polska do Evropské unie rozšířil možnosti financování investic realizovaných v kulturní oblasti. V průběhu posledních let se Polsko ocitlo na prvním místě mezi státy EU v alokaci a využívání finančních prostředků v kultuře, evropské fondy zásadním způsobem proměnily mapu kulturních investic. Díky nim se již dnes můžeme pochlubit celou řadou uskutečněných projektů jak v oblasti ochrany kulturního dědictví, tak výstavby nové kulturní infrastruktury, včetně infrastruktury uměleckého školství.

Realizaci investičních projektů v kulturní oblasti umožnily mj. prostředky z Operačního programu Infrastruktura a životní prostředí. V rámci tohoto programu bude financováno 78 investic s nadregionálním významem v celkové výši 927 milionů eur (z toho jsou evropské prostředky více než 550 milionů eur). Mezi investicemi, které získaly dotaci, se umístily

1 | | 3 | 4
— — — —
| 2 | | 5

1 – Modernizace vnější stavby Filharmonie v Opolí a technická modernizace/Modernization of the exterior of the Opole Philharmonic and technical modernization

2 – Centrum Vědy Kopernik ve Varšavě/Science Center Kopernik in Warsaw

3 – Poldleská opera a filharmonie, Evropské centrum umění Białystok/Oper and Philharmonic Podlaska, European Center of Arts Białystok

4 – Projekt Chopinovo dědictví v Paláci Ostrogských v rámci Královské cesty ve Varšavě/Chopin's Legacy project in the Ostrogski Palace on the Royal Road in Warsaw

5 – Rekonstrukce Lesní opery (Opera Leśna) v Sopotech/Reconstruction of the Forest Opera (Opera Leśna) in Sopot

projekty zaměřené na renovaci unikátních památek zapsaných na Seznam světového kulturního a přírodního dědictví UNESCO, výstavbu a rozšiřování existujících operních sálů, filharmonií, divadel, knihoven, muzeí a také uměleckých škol všech stupňů nebo digitalizaci výjimečně cenných rukopisů, archiválií a filmových děl. Proto můžeme v Polsku hovořit o skutečném investičním boomu v oblasti kultury.

Evropské prostředky, které Polsko získalo, nám umožnily uskutečnit celou řadu ambiciózních projektů se zajímavou vizí jejich budoucího využití. Představují rovněž šanci pro otevření kultury občanům a napomáhají i rychlejšímu rozvoji měst a regionů. V Polsku realizované investice v kulturním sektoru spoluvytvářejí evropský kulturní prostor a umožňují umělcům a obyvatelům plně se zapojit do evropského kulturního dialogu.

Všechny představené objekty, které si můžete prohlédnout na fotografiích, projektovali polští architekti. Zajímavá je široká škála a různorodost architektonických řešení. Fasády jsou navrženy tak, aby zvaly k návštěvě a v případě škol a univerzit usnadnily žákům a studentům každodenní výuku a zpříjemnily okolní prostor.

Výstava připravená v rámci festivalu Architecture Week je příležitostí prezentovat mezinárodnímu publiku několik zajímavých – z hlediska kulturního významu i architektonického provedení – projektů. Mohly vzniknout rovněž díky podpoře Operačního programu Infrastruktura a životní prostředí, tematické priority 11 – Kulturní dědictví řízeného polským Ministerstvem kultury a národního dědictví. Tato výstava zároveň předznamenává téma festivalu Architecture Week v příštím roce, kdy se přehlídka zaměří právě na architekturu a kulturu. Doufáme zároveň, že tato výstava bude pozvánkou do Polska, kde se bohatství dávné architektury pojí s bohatstvím nejnovějších architektonických realizací v oblasti kultury.

Investice do kulturní infrastruktury v Polsku financované z evropských fondů /Investments in the sector of culture in Poland co-financed from the EU funds

Organizátor výstavy/Organizer of the Exhibition:
Ministerstvo kultury a národního dědictví Polské republiky
/Ministry of Culture and National Heritage of the Republic of Poland
Spolupořadatel/Co-organizer: Polský institut v Praze/Polish Institute in Prague
Autor fotografií/Author of photos: Mariusz Lis
Lokalizace/Place of the Exhibition: Letohrádek královny Anny/Royal Summer Palace of Queen Anne

The accession of Poland to the European Union provides new opportunities of financing the investments implemented within the sector of culture. In recent years, Poland has reached the first place among the European Union Member States in allocating and using funds earmarked for culture. At the same time European funds have significantly changed the map of the cultural investments. Thanks to them, we have already implemented a number of projects in the field of cultural heritage, as well as in the field of construction and development of the new culture infrastructure, including the infrastructure of the art education.

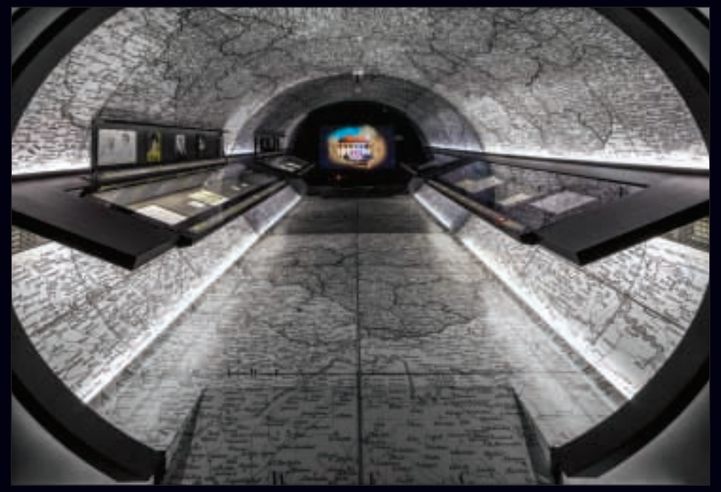
The implementation of the investment projects in the field of culture was possible i.e. with the participation of the funds from the Operational Programme Infrastructure and Environment.

POLSKÝ INSTITUT V PRAZE
Ministerstwo Kultury i Dziedzictwa Narodowego.

78 investments over-regional importance significance shall be co-financed thanks to the above mentioned Programme (total value of implemented projects reached 927 million euro, including 550 million euro of European Union co-financing). Among the investments, which received the co-financing are the projects concerning i.e. the renovation of the unique monuments inscribed on the UNESCO's World Heritage List, the constructions and the development of the opera houses, philharmonics, theatres, museums, libraries, art schools, universities, and also the investments concerning the digitisation of the priceless manuscripts, archives and film collections. Thanks to the funding we can observe a real investment boom in the field of culture in Poland.

The European funding allowed implementing the ambitious projects and the interesting vision of their future operation. It will constitute a chance for the Polish society to participate in the culture and contribute to the faster development of regions and cities. These investments create the European culture space and they provide opportunities for artists and citizens for participating in the European dialogue of culture.

All objects presented in the pictures were designed by Polish architects. The special attention should be paid to the variety



of the architectonic solutions. The exterior shapes were designed to make the objects more attractive. In case of schools and universities buildings were designed to facilitate learning process by creating friendly surroundings.

The current exhibition is a brilliant occasion to present some interesting co-financed projects to the wide international audience. All presented projects are co-financed within the Operational Programme Infrastructure and Environment: Priority Axis XI: Culture and cultural heritage managed by the Ministry of Culture and National Heritage. The exhibition shall be the preview of the next year festival theme: architecture and culture. We also hope that the exhibition shall encourage you to visit Poland and the presented places.

KVALITNÍ ARCHITEKTURA

každý den na

archiweb.cz

přímá cesta k architektům

Wojciech Szczurek

Wojciech Szczurek
Primátor/Mayor

Gdyně/City of Gdynia
Aleja Marszałka Piłsudskiego 52/54, Gdyně/Gdynia
Polsko/Poland
tel.: +48 586 688 011
e-mail: sekr.a@gdynia.pl
www.gdynia.pl

Gdyně by nevznikla bez přístavu a přístav by nemohl existovat bez města, zabezpečujícího všechny potřebné služby lidem, kteří v něm pracují.

Podle pravidel o námořních přístavech je Gdyně jedním ze tří polských přístavů se strategickým významem pro národní hospodářství. Gdyně je také největší polský osobní přístav, kde každoročně přistává na pravidelných linkách přes sto lodí s téměř 5.000 pasažéry na palubě. Dvakrát denně se z Gdyňského přístavu vypravuje trajekt směrem do města Karlskrona. Díky RO-RO terminálu Gdyně udržuje pravidelné spojení s Helsinkami (Finsko) a Travemünde (Německo), přičemž přijímá osobní i nákladní trajekty.

Kromě toho je Gdyně považována za hlavní město polského jachtingu. Právě tady byl před druhou světovou válkou založen první polský jachtařský klub. Započaly se tady nejúžasnější cesty polských námořníků, včetně cest kolem světa. Konají se zde světová a evropská mistrovství, stejně jako jiné prestižní regaty v různých plachtařských kategoriích. Čas od času Gdyně hostí také závody velkých plachetnic.

Gdyně je atraktivní turistickou destinací, která nabízí různé volnočasové možnosti, sportovní a kulturní akce, jako jsou hudební, filmové a divadelní festivaly.

Dnes je Gdyně stále přístavní město, ale produkce přístavu teď představuje pouze zlomek Gdyňské ekonomiky. Dalšími významnými sektory jsou loděnice, kovoprůmysl a strojírenství, a také potravinářství. V posledních letech mají díky úsilí radnice a vynalézavosti a podnikatelským schopnostem obyvatel Gdyně rostoucí význam biotechnologie, informační technologie a projektování.

Miluji své město a jsem hrdý na to, že sloužím občanům Gdyně. A s radostí můžu říci, že moji spolupracovníci cítí totéž.

Gdynia would not appear without the port and the port could not exist without a city supplying all necessary services to the people working there.

According to the regulations on maritime ports Gdynia is one of the three Polish ports that are of strategic importance to the national economy. Gdynia is also the largest Polish passenger port with over a hundred passenger liners calling at the port every year, each carrying up to 5,000 people. A ferry heading for Karlskrona puts off from Gdynia's ferry port twice a day. Owing to the ro-ro terminal Gdynia maintains a regular connection with Helsinki (Finland) and Travemünde (Germany), receiving passenger and cargo ferries.

What's more, Gdynia is thought to be the Polish sailing capital. It was here that the first Polish yacht club was founded before WW2. The most fabulous voyages of Polish sailors, including the ones going around the world, started here. Here world and European championships as well as other prestigious regattas in various sailing categories take place. From time to time, Gdynia is also a host of the tall ships races.

Gdynia is an attractive tourist destination offering various leisure possibilities, sport and culture events like music, film and theatre festivals.

Today Gdynia is still a port city but now different port activities constitute only a fraction of Gdynia economy. Other important sectors are shipyards, metal and machine industry, food production. In the last years, owing to the efforts of the city hall and the ingenuity and entrepreneurship of Gdynia inhabitant's biotechnology, IT and Design have growing importance.

I love my city and I am proud to serve the citizens of Gdynia. I am happy to say that my associates feel the same.

Gdyně

Přístav Gdyně byl vytvořen jako důsledek rozhodnutí učiněného polskou vládou v roce 1920, krátce poté, co Versailleská smlouva ukončila první světovou válku a zajistila Polsku přístup k moři. Polsko znovu získalo několik desítek kilometrů baltického pobřeží, nicméně bez jakéhokoliv přístavu schopného pojmout námořní lodě. Ačkoliv Polsko mělo zajištěno právo používat přístav v Gdaňsku, brzy bylo jasné, že tento přístup by byl ve skutečnosti hodně omezený Němci, kteří v té době ovládali město. Mladý stát, usilující o rozvoj, potřeboval neomezený přístup k mořím a oceánům, díky němuž by se otevřela možnost námořního obchodu. Rozhodnutí vlády pak v roce 1922 podpořil polský parlament, který schválil zákon „o stavbě mořského přístavu v Gdyni v Pomořansku".

Za zmínku stojí, že v té době byla Gdyně jen malá vesnice, jejíž obyvatelé si vydělávali na živobytí většinou rybařením, v menší míře zemědělstvím nebo službami nabízenými letním návštěvníkům. Vesnice měla přibližně 1200 obyvatel. Zahájení výstavby přístavu lákalo stále více lidí z různých částí země, aby přišli do Gdyně.

První oceánská loď (pod francouzskou vlajkou) připlula do přístavu v roce 1923 (v té době byl přístav ještě ve výstavbě). Kolem rozvíjejícího se přístavu začalo vznikat město. To mělo sloužit potřebám rostoucího společenství lidí, kteří žili hlavně z práce na zakázku. V důsledku tohoto procesu měla Gdyně v roce 1926 už 12.000 obyvatel a 10. února stejného roku jí byl udělen formální status města. Těsně před vypuknutím druhé světové války měla Gdyně téměř 127.000 obyvatel – stokrát víc než v době rozhodnutí o výstavbě přístavu.

Ve 30. letech, tj. v období nejdynamičtějšího rozvoje města, byla vytvořena stylisticky homogenní stavební infrastruktura. Jako příklad funkcionalismu (modernismu) v architektuře je to dodnes jedno z největších městských osídlení tohoto typu, včetně obytných budov pro jednu i více rodin, veřejných a obecných staveb, jakož i přístavních skladišť.

V prvních letech město zažilo rychlý růst a dynamický vývoj. Regulační plány byly vytvořeny až po tom, co byly hotové stavební plány přístavu. Tvar vznikajícího města proto vyplynul z jeho hlavní funkce přístavu a uzlu integrujícího námořní a pozemní přepravu. Plány musely být měněny, když bylo pro rostoucí přístav nutné využít části území, původně určené pro centrum města. Přístav měl absolutní přednost. Až nyní, po desetiletích, může městská struktura expandovat do oblastí, které předtím sloužily jako takzvaná „skladiště na kolech", shluky odstavných železničních kolejí, na kterých stály železniční vozy, čekající na vyložení. V současnosti už takové oblasti nejsou potřebné, protože technologie překládání se od té doby značně změnily a nyní jsou mnohem efektivnější. Přesto je město stále těmito odstavnými železničními kolejemi rozděleno na dvě části. Nákladu bylo opravdu hodně: v roce 1934 se Gdyně stala největším baltským přístavem co do množství přeloženého nákladu. V roce 1938 to bylo 8,7 miliónu tun nákladu, přičemž prakticky celé toto množství se přiváželo nebo odváželo po železnici. Podíl silniční dopravy začal postupně stoupat po skončení druhé světové války, a to až do přelomu 20. a 21. století, kdy tento podíl dosáhl s 90 % vrcholu. To přineslo nutnost významných investic do silniční infrastruktury. Značné množství těchto výdajů pokrylo město. V současnosti, už pro neustálé zvyšování množství překládaného nákladu, není možné v tomto trendu pokračovat. Město a přístav se společně snaží,

aby se náklad znovu začal transportovat hlavně vlakem. To se týká jak velkoobjemového zboží, tak zboží v kontejnerech (Gdyně je v současnosti jedním ze čtyř největších kontejnerových přístavů v Baltském moři, kde se překládá přibližně 16 miliónů tun). Hlavním cílem je vyhnout se dopravním zácpám na cestách přes město. Není možné úplně oddělit přepravu zboží od městského provozu, který je ve městě s populací čtvrt miliónu obyvatel značně intenzivní, ačkoliv vzájemné fungování města a přepravy zboží v rámci jednoho silničního systému je pro obě strany problematické. Dalším aspektem, který by se měl

vzít v úvahu, je redukce znečištění vzduchu a hluku, což jsou faktory, které mohou velmi omezit pohodlí života ve městě.

Přístav Gdyně je v souladu s regulemi o námořních přístavech nejen jedním ze tří polských přístavů strategického významu pro národní hospodářství, ale je také největším polským osobním přístavem. Každoročně zde přistává na pravidelných linkách přes sto lodí s téměř 5.000 pasažéry na palubě (dva pasažéři na jednoho člena posádky lodi). Dvakrát denně se z Gdynského přístavu vypravuje trajekt směrem do města Karlskrona. Díky RO-RO terminálu Gdyně udržuje pravidelné spojení s Helsinkami (Finsko) a Travemünde (Německo), přičemž přijímá osobní i nákladní trajekty. Kromě toho je Gdyně považována za hlavní

1 | 2 | 4 |
3 | 5 | 6

1 – Město je stále rozděleno odstavnými železničními kolejemi/The city is still cut in two by the area of railway side

2 – Technologie překládání se změnily, proto nejsou odstavné koleje již potřebné/Technology of tranfers has changed therefore siding tracks are no longer needed

3 – Přístav Gdyně/The port of Gdynia

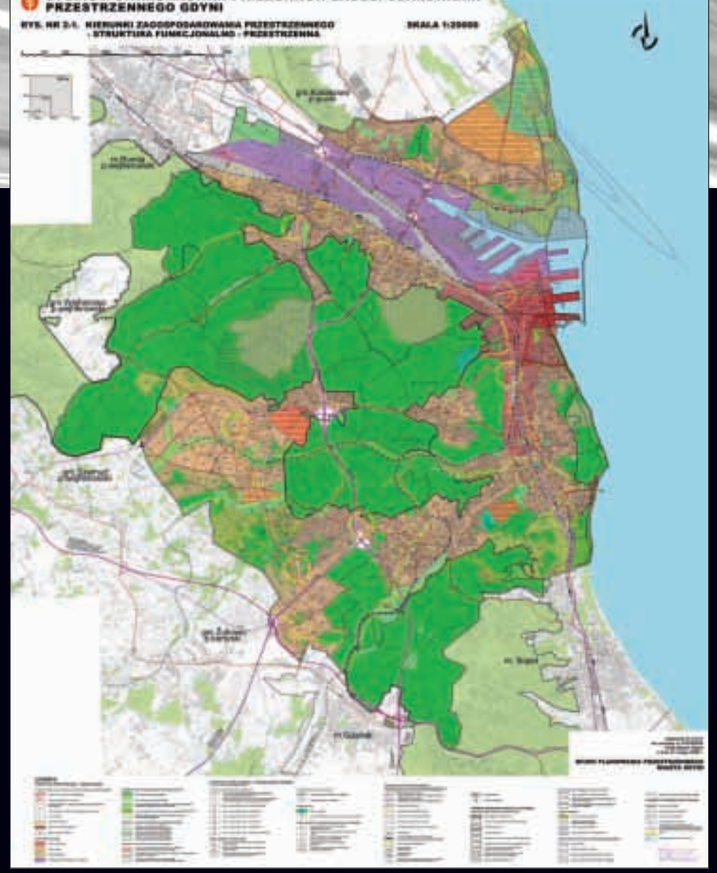
4 – Největší polský osobní přístav/The biggest passenger port in Poland

5 – Gdyně integruje námořní a pozemní dopravu/Gdynia integrates marine and overland traffic.

6 – Letecký pohled na přístav/The port, aerial view

město polského jachtingu. Právě tady byl založen první polský jachtařský klub před druhou světovou válkou. Započaly se tady nejúžasnější cesty polských námořníků, včetně cest kolem světa. Konají se zde světová a evropská mistrovství, stejně jako jiné prestižní regaty v různých plachtařských kategoriích. Čas od času Gdyně hostí také závody velkých plachetnic.

Gdyně byla postavena jako obrovský dopravní uzel integrující námořní a pozemní přepravu, s pozemní přepravou realizovanou nejdříve hlavně po železnici. Časem se na plánu města začaly odrážet důsledky vývoje pozemní přepravy. V současnosti před městem stojí nový



úkol, kterým je upravení bývalé vojenské přistávací plochy tak, aby mohla sloužit jako veřejné letiště, což nepochybně ovlivní strukturu městského prostoru.

Účinek funkcí přepravy na vytváření plánu města můžeme vidět na nákresu Studie o podmínkách a směrování prostorového uspořádání města Gdyně, jakož i na detailních územních plánech Gdyně vytvořených na základě zjištění této studie.

Gdynia

The port of Gdynia was created as a result of a decision taken by the Polish government in 1920, shortly after the Versailles Treaty finally ended the WW1 and granted Poland access to the sea. Poland regained several dozen kilometres of the Baltic coastline, however, with no port able to receive seagoing ships. Although Poland had been ensured the right to use the port in Gdańsk, it soon became clear that this access would be in fact much restricted by the Germans who dominated in the city at that time. The young State, striving for development, needed an unconstrained access to the seas and oceans, which would subsequently give it a possibility of marine trade. The government's decision was then reinforced in 1922 by the Polish Parliament, which passed a law „on building a seaport in Gdynia in Pomerania".

It is worth mentioning that at the time Gdynia was only a small village whose inhabitants earned their living mostly from fishery, in a small part from agriculture and from the services offered to summer visitors. The village had about 1200 inhabitants. The initiated process of building the port attracted more and more people from various parts of the country to come to Gdynia.

The first oceangoing ship (under the French flag) was accommodated in the port in 1923 (still under construction at that time). Around the developing port a city started to rise. It was supposed to serve the needs of a growing community of people who lived mainly of commissioned work. As a result of that process, in 1926 Gdynia had already a population of 12,000 people and was given the formal city status on February 10th of the same year. Just before the outbreak of WW2 there were no less than 127,000 citizens in Gdynia – a 100 times more than at the moment the decision about the construction of a port had been made.

In the 1930's, i.e. during the period of the city's most dynamic development, a stylistically homogenous building infrastructure was created. Being an example of functionalism (modernism) in architecture it is until today one of the largest urban settlements of that type, including single- and multi-family residential housings, public and municipal buildings, as well as port storehouses.

In its early years the city experienced a rapid growth and dynamic development. Regulatory plans were formulated only after the building plans for the port were ready. The shape of the arising city was therefore an outcome of its main function as a port and a node integrating marine and land transport. The plans had to be changed instantly after the growing port expressed a need to cover parts of land that had originally been designed for the future city centre.
The port had an absolute priority. Only after decades it is now possible for the urban fabric to expand into areas which previously served as the so-called „warehouse on wheels", a cluster of railway side-tracks storing rolling stock that waited for unloading at the wharf. At present, such an area is no longer needed due to the fact that reloading technologies have since changed considerably and are much more efficient now. Nevertheless, the city is still cut in two by the area of railway side-tracks which had formerly served the purpose of transporting to and from the port the cargo reloaded there. There was plenty of it as in 1934 Gdynia became the largest Baltic port in terms of the amount of reloaded cargo. In 1938 it was 8.7 million tons of cargo, practically the whole amount being brought or taken out by rail. The share of road transport started to grow gradually only after WW2 ended, until at the turn of the 20th and the 21st century it reached its apogee at the level of 90%. That involved necessity for some significant investment in road infrastructure. The city has covered a considerable amount of those expenses. At present, due to the constant increase in the amount of reloaded cargo, it is impossible

to let this trend continue. The city and the port are undertaking joint efforts aiming at the cargo being once again transported in and out of Gdynia mainly by train. This concerns both goods in bulk and goods transported in containers (Gdynia is currently one of the four largest container ports on the Baltic Sea, approximately 16 million tons being reloaded there). The main purpose is to avoid traffic congestion on roads leading through the city. It is not possible to entirely separate the cargo traffic from the city traffic, which is considerable in a city with a population of a quarter of a million, although the mutual functioning of city and cargo traffic within one road system is troublesome for both sides. Another issue worth taking into consideration is the reduction of air pollution and noise, factors which can greatly diminish the comfort of living in the city.

The port of Gdynia is, according to the regulations on maritime ports, not only one of the three Polish ports that are of strategic importance to the national economy, it is also the largest Polish passenger port. Annually, there are over one hundred passenger liners calling at the port, with up to 5,000 people on board (two passengers in proportion to one member of the ship crew). Twice a day a ferry heading for Karlskrona puts off from Gdynia's ferry port. Thanks to a ro-ro terminal Gdynia maintains a regular connection with Helsinki (Finland) and Travemünde (Germany), receiving passenger and cargo ferries.

What's more, Gdynia is thought to be the Polish sailing capital. It was here that the first Polish yacht club was founded before WW2. The most fabulous voyages of Polish sailors, including the ones going around the world, started here. Here world and European championships as well as other prestigious regattas in various sailing categories take place. From time to time, Gdynia is also a host of the tall ships races.

Gdynia was created as a city that was meant to operate a vast transport node integrating sea and land transport, the latter mainly on rail at first. With time, the plan of the city started to reflect the consequences of the development of land transport. At present, a new challenge that stands before the city is the adjustment of a former military airfield so that it can serve as a public airport, which will undoubtedly influence the structure of the city's spatial network.

The effect of the transportation functions on the structuring of the city plan can be seen in the drawing presented by the Study on Conditions and Directions of Spatial Management of the City of Gdynia, as well as on the detailed plans for spatial management of Gdynia formulated by the Study on the basis of its findings.

7 | | 9 |
| 8 | 10 | 11

7 – Studie o podmínkách a směrování prostorového uspořádání města Gdyně/Study on the conditions and direction of the spatial arrangement of Gdynie
8 – Pohled na přístav/View over the port
9 – Podíl silniční dopravy začal postupně stoupat /The share of road traffic started to grow bigger
10 – Gdyně je jedním ze čtyř největších kontejnerových přístavů v Baltském moři/Gdynia is one of the biggest container ports in the Baltic
11 – Dvakrát denně vyplouvá trajekt do města Karlskrona/The ferry to the city of Karlskrona sails twice a day.

Michał Zaleski

Michał Zaleski
Primátor města Toruň/Mayor of the City of Toruń

Magistrát města Toruň/City Authority of Toruń
ul. Wały gen. Sikorskiego 8, Toruń, Polsko/Poland
tel.: +48 (56) 6118752, (56) 6222555
e-mail: kpm@um.torun.pl
www.um.torun.pl

Lidé z Toruně mají rádi atmosféru Prahy, jejíž jedinečnost kromě jiného zdůrazňují gotické památky. Tento druh architektury je nám zvlášť blízký, protože v Toruni se hned po Krakově nachází druhý největší počet původních gotických památek a děl gotického umění v Polsku. Z Toruně proto přijíždíme do starobylého hlavního města České republiky s velkým uznáním snahy organizátorů Architecture Week Praha 2012 ukázat nejvýznamnější architektonické a urbanistické přínosy a stát se tak stimulačním impulsem prezentací originálních řešení pro dopravu, infrastrukturu a územní rozvoj zemí Visegrádské skupiny, a také Bulharska a Rumunska.

Toruň, která se nachází 600 km severně od Prahy, je rodným městem Mikuláše Koperníka, proslulého astronoma, a je také jedním z míst zapsaných na seznamu světového dědictví UNESCO v Polsku. Tyto dvě skutečnosti svědčí o úctě chované ke statečnému hledání vědění, pravdy a krásy ve všech aspektech života, stejně jako k uznání nadání stavitelů Toruně, města založeného ve 13. století. Právě tyto přínosy jsou výzvou pro četné urbanisty a architekty z celého světa, kteří každoročně navštíví Toruň. Jsou fascinováni nespočtem zachovalých středověkých staveb, které představují největší úspěchy gotické cihlové architektury v Evropě. Obdivují obytné domy ve velmi dobrém stavu, které tvoří největší a nejlépe zachovaný komplex gotické obytné architektury v severní Evropě. Společně s našimi zahraničními hosty nás těší oficiální prohlášení mezinárodního společenství, uznávající Toruň jako mistrovské dílo lidského tvůrčího génia.
Nicméně Toruň není jen o pravosti architektonického detailu a zachovaném středověkém městském uspořádání. Je to také jedno z nejvýznamnějších současných center vědy, kultury a sportu v Polsku. Všechny tyto oblasti života jsou v Toruni zastoupeny stavbami s velmi zajímavým architektonickým řešením. Pokud jde o prezentaci na Architecture Week Praha 2012, Toruň poukazuje zejména na jeden významný investiční projekt – výstavbu mostu přes největší polskou řeku Vislu. Po jeho dokončení v roce 2013 bude tento přechod přes řeku znamenat zavedení nového dopravního systému nejen v samotném městě. Bude rovněž usnadňovat provoz ve směru jih–sever, a tím zlepší kvalitu silničního spojení pro občany České republiky, Slovenska, Maďarska, Rumunska, Bulharska a celé jižní Evropy, kteří směřují k polským baltským plážím, do oblasti Mazurských jezer, nebo dále směrem na sever do pobaltských států a Skandinávie.

Vítám všechny účastníky Architecture Week Praha 2012. Doufám, že setkání v krásné Praze vás bude inspirovat k tomu, abyste se vydali na nádherný výlet na sever, ke Koperníkovu městu Toruň. Zde si budete moci ověřit pravdivost slov nejproslulejšího polského kronikáře Jana Długosze, který v roce 1450 řekl, že: „Toruň je tak ohromující svými krásnými budovami a třpytícími se střechami s červenými taškami, že žádné jiné místo nebude moci zastínit její krásu, půvab a skvělou polohu."

In Toruń we greatly appreciate the atmosphere of Prague, whose unique character is emphasized, among other things, by the Gothic monuments. This kind of architectural surroundings is especially close to our hearts considering the fact that Toruń possesses the largest number, after Cracow, of genuine Gothic monuments and works of Gothic art in Poland. Therefore Toruń is arriving in the ancient capital of the Czech Republic with great appreciation for the organizers of the Architecture Week Prague 2012 to show its most precious architectural and urban assets and counting for a stimulating impulse connected with the presentation of original solutions for transportation, infrastructure and spatial development from the countries of the Visegrad Group as well as Bulgaria and Romania.

Toruń, situated 600 km to the north of Prague, is the home town of Nicolaus Copernicus, the renowned astronomer, and one of the UNESCO World Heritage sites in Poland. These two facts testify to the respect sown for both the brave pursuit of knowledge, truth and beauty in all aspects of life as well as to the appreciation of the talents of the builders of Toruń, a city founded in the 13th century. It is these assets that particularly appeal to the numerous urban planners and architects from all over the world who visit Toruń every year. They find it fascinating that Toruń has preserved countless medieval buildings which represent the greatest achievements of Gothic brick architecture in Europe. They admire the well-preserved residential townhouses which constitute the largest and best-preserved complex of Gothic residential architecture in northern Europe. Together with our foreign guests, we rejoice in the official declaration of the international community which acknowledges Toruń as a masterpiece of human creative genius.
However, Toruń is not only about the authenticity of architectural detail and the preserved medieval urban layout. It is also one of the most important contemporary centers of science, culture and sports in Poland. All of these fields of life are represented in Toruń by buildings of very interesting architectural design. When it comes to the presentation at the Architecture Week Prague 2012, Toruń points at one crucial investment project – the construction of the bridge over the Vistula, the largest Polish river. Upon its completion in 2013, this river crossing will introduce a new traffic system not only in the city itself. It will also facilitate the traffic in the south-north direction thus enhancing the road journeys for the citizens of the Czech Republic, Slovakia, Hungary, Romania, Bulgaria and the entire south of Europe who set out to reach the Polish Baltic beaches, the Mazury lake district or go further north to the Baltic states and Scandinavia.

I salute all the participants of the Architecture Week Prague 2012. I do hope that the meeting in beautiful Prague will inspire you to undertake a great trip to the north, towards the Copernican city of Toruń. Here you will be able to test the truthfulness of words expressed in 1450 by the most renowned Polish chronicler Jan Długosz who said that: „Toruń is so awe-inspiring with its beautiful edifices and glistening red-tile roofs that no other place will be able to eclipse its beauty, glamour and excellence of location."

Město Toruň: Dotkni se gotiky

Toruň byla založena v roce 1233 jako jedno ze dvou nejdůležitějších měst německého státu, který vznikl po příchodu Řádu bratří německého domu Panny Marie Jeruzalémské do Polska. Díky uděleným výsadám, statutu nezávislého státu a politické suverenitě, se z Řádu rychle stala vedoucí politická síla ve Východním Prusku a významný subjekt na území bývalé Polské říše (Rzeczpospolita). Toruň vděčí za svůj vzestup členství v Hanze – svazu obchodních měst severní Evropy, který existoval ve středověku a raném novověku. Měšťanská moc a rebelství městského lidu vedlo k pádu hegemonie německých rytířů a zničení jejich hradu, který byl postaven mezi Starým Městem a Novým Městem Toruň. Rozhodnutím městské rady z roku 1454 zůstal hrad ve stavu zříceniny.
Toruň je známá především svým Starým Městem, které se v roce 1997 oficiálně stalo místem světového dědictví UNESCO. Panorama města z protějšího břehu řeky Visly bylo po staletí místem budícím úžas. Nádherná silueta města je tvořena zachovalými městskými hradbami a branami, monumentálními kostely, radniční věží a věží kostela svatého Jakuba zdobené polychromatickou kružbou, a též četnými gotickými měšťanskými domy. Oficiální propagační motto Toruně: „Dotkni se gotiky" – se tedy zdá být jen a jen přirozené.
Staré Město je obklopeno pásem zeleně, vysazeném po zbourání bývalých vojenských opevnění, díky nimž se Toruň stala jednou z nejsilnějších pevností v Polsku, nicméně se jim nepodařilo ochránit město před válečnými škodami a hospodářským úpadkem způsobeným válkami a politickými nepokoji. Městské uspořádání Starého Města, jeho zelené nárazníkové zóny a architektonický obsah jsou chráněny zákonem, neboť představují nejcennější kulturní hodnotu.
Poté, co Toruň ztratila svou nezávislost, ocitla se na okraji zájmu pruského státu. Obklopena patnácti pevnostmi získala v 19. století především vojenskou funkci. Během Druhé republiky (1920–1939) byla povýšena na hlavní město Pomořského vojvodství (provincie) – jediné pobřežní oblasti Polska v té době. Díky oživení města bylo vybudováno několik moderních staveb. Na sever od zbořené Chelmiňské brány byla postavena nová modernistická budova Správy železnic (dnes slouží jako sídlo zemského maršála) a také moderní, i když gotikou inspirovaná, budova bývalé agrární banky, dnes sídlo banky BGZ. Jako součást projektu čtvrti Jordanki bylo po designérské soutěži v roce 2004 postaveno Centrum současného umění, které bylo prvním zařízením tohoto typu v celostátním programu Národního centra pro kulturu.
Oblast bude obohacena o multifunkční koncertní síň, jejíž návrh od španělského architekta Fernanda Menise byl vybrán v mezinárodní soutěži. Stavba této avantgardní budovy, připomínající vojenskou pevnost a inspirované barevnými schématy zdiva, by měla být zahájena letos.
Moderní Toruň se skládá z několika městských částí. Kromě Starého a Nového Města ji tvoří předměstí na pravé straně řeky Visly a rezidenční oblast Podgórz, nacházející se na levém břehu. Funkce jednotlivých oblastí, směr jejich vývoje a dopravní cesty, které je spojují, byly stanoveny plány územního rozvoje. První takový plán, realizovaný v nezávislém Polsku, byl navržen v r. 1935. Řešení zde použitá se stala základem pro budoucí plány územního rozvoje, vznikající po druhé světové válce v městské urbanistické kanceláři. Před ukončením platnosti posledního plánu funkci formování vývoje města převzala studie podmínek a směrů územního rozvoje. První taková studie byla přijata v roce 2000. V současné době probíhají práce na přípravě druhé aktualizace studie.
Silniční síť Toruně má tvar obdélníku. Hlavní průjezdové silnice směřují přes střed dvou hlavních částí města a protínají se s ulicemi, které vedou k přechodům přes Vislu. Břehy řeky jsou zatím spojeny dvěma mosty – historickým železničním mostem a silničním mostem, který byl rekonstruován po 2. světové válce. Stávající silniční přechod neumožňuje efektivní tok dopravy a často znesnadňuje průjezd. Obě stavby jsou vyrobeny z ocelových oblouků. Liší se délkou a počtem podpěr umístěných v řece. I když se jedná o hranice historického města, oba mosty jsou samy o sobě dominantami Toruně. Jejich konstrukce slouží v Toruni jako model pro nové mosty přes Vislu.
Nový silniční most, který je ve výstavbě, se skládá ze dvou sad obrovských oblouků

1 | 2

1, 2 – Staré Město/Old Town, foto/photo: Daniel Pach

podepřených umělým ostrovem uprostřed řeky. Svým rozpětím je to jedna z nejdelších struktur tohoto druhu v Evropě.
Poslední roky přinesly intenzivní rozvoj sítě cyklistických cest, a tím stimulaci růstu popularity tohoto dopravního prostředku. Tramvajová síť se rovněž modernizuje a rozšiřuje. Příští rok nová tramvajová linka spojí centrum města s univerzitním areálem, bude nainstalován elektronický informační systém pro cestující a modernizovány tramvajové zastávky, aby se staly komfortnějšími a vizuálně atraktivními. Účinnost dopravního systému bude dále posílena vytvořením intermodálních uzlů, přičemž dva z nich se budou nacházet vedle železničních stanic. První z nich – centrální intermodální uzel – bude dokončen v roce 2013. Kvůli jeho poloze v blízkosti Starého Města se na něj zaměřuje zvláštní pozornost.
V současné době má Toruň 200 tisíc obyvatel. Asi 30 km od její hranice po proudu řeky Visly se nachází město Bydhošť s populací 360.000 lidí. Bydhošť má vlastní regionální letiště, leží na řece Brda u vnitrozemské vodní cesty, která vede do Berlína, a je sídlem wojewody – zemského hejtmana. Obě města spolu s přilehlými gminy (obce a města) tvoří metropolitní oblast Bydhošť–Toruň. Aby bylo možné plně využít jeho potenciál, krajské úřady zavádějí program BiT-City, který si klade za cíl vytvořit efektivní dopravní systém spojující obě města. Železniční trať mezi městy je modernizována spolu s železničními stanicemi na trase. Tramvajové linky jsou rozšiřovány a integrovány zavedením společného systému jízdenek.

Výstavba Toruňského silničního mostu s příjezdovými komunikacemi

Výstavba nového silničního mostu v Toruni se sítí příjezdových komunikací je jedním z největších investičních projektů tohoto druhu, který v Polsku v současnosti probíhá. Pro výstavbu budou použity oblouky s největším rozpětím v Polsku!

Význam investičního projektu

Konstrukce mostu je nejdůležitějším investičním projektem, který v současné době ve městě Toruň probíhá. Most zlepší plynulost dopravy, dostupnost a bezpečnost silničního provozu. Zabrání vzniku dopravních zácp a paralýze dopravy ve městě a pozitivně ovlivní pohodlí řidičů. Realizací projektu se také zvýší atraktivita Toruně a Kujavsko-pomořského regionu z hlediska investičních podmínek. To umožní vytvoření příznivého prostředí pro externí investory, stejně jako pro místní podnikatele. Doprava a vyšší turistická atraktivita města, následně zvýší potenciál pro rozvoj a propagaci města.

V souladu s architekturou a přírodou

Nový most je také blízký architektonickému dědictví města. Podobá se již existujícímu železničnímu a silničnímu mostu v Toruni.

Při navrhování překlenutí řeky byly použity nejnovější technologie, aby byl projekt šetrný k životnímu prostředí. Jeho moderní visutá struktura zabraňuje narušování okolního přírodního prostředí: jediná mostní podpora nebude rušit původní tok řeky ani říční dopravu.

Obrovská stavba

Nový most bude 540 m dlouhý a 24 m široký. Silnice vedoucí po mostě bude mít dva jízdní pruhy v každém směru a plnou infrastrukturu, jako jsou rozšířená místa pro autobusy, chodníky, cyklistické pruhy, osvětlení a odtokový systém. Celková délka mostní silnice spolu s přístupovými cestami bude 4.100 m. Nadjezdy přes záplavové oblasti na pravé straně řeky budou dlouhé 600 m a na levé straně řeky 830 m. Projekt bude také zahrnovat výstavbu nových příjezdových a obslužných silnic, viadukt přes železniční trať a podzemní průchod, rekonstrukce několika křižovatek a uzlů veřejné hromadné dopravy.

Rekordní délka rozpětí a průkopnický způsob montáže

Nový most přes Vislu se bude vyznačovat rekordní délkou ocelových polí. Každé z nich bude 270 m dlouhé a 50 m vysoké, což je nejdelší rozpětí obloukového mostu v Polsku. Speciálně pro potřeby projektu mostu v Toruni tým specialistů vymyslel průkopnickou metodu montáže mostního oblouku. Připravené oblouky se položí na říční čluny a pomocí remorkérů

a jeřábů se nainstalují na své pevné pozice na podpěrách mostů. Prvky takových obřích rozměrů a hmotnosti se v Polsku nikdy předtím neinstalovaly!

Beton, ocel a... tisíce pilotů

Pro umístění podpěr mostu přes Vislu bylo do země zasazeno 1.500 prefabrikovaných pilotů s rozměry 40 x 40 cm. Dalších 2.500 pilotů je potřeba k ukotvení inženýrských struktur, včetně nadjezdových podpěr přes záplavové oblasti. Nadjezd na levé straně řeky bude spočívat na 18 podpěrách a na pravé straně na 12 podpěrách. Odhaduje se, že stavba mostu a dalších struktur si vyžádá použití 18 tisíc ocelových konstrukcí, 8 tisíc z vyztužené oceli a 65 tisíc m^3 stavebního betonu.

Přístup k mostu

Přístup k mostu z pravé strany řeky povede přes tříúrovňovou křižovatku – jednu z největších inženýrských výzev projektu. Nová křižovatka bude zahrnovat tunel, kruhový objezd a nadjezd. Výstavba nadjezdu také pojme rekonstrukci stávající podzemní a nadzemní infrastruktury. Na levé straně řeky Visly je konstrukce mostní silnice méně složitá. Zahrnuje výstavbu několika set metrů nových silnic, železničního viaduktu a podchodu pro chodce.

Spolufinancování

Investiční projekt s názvem Výstavba nového silničního mostu v Toruni spolu s příjezdovými komunikacemi je spolufinancován Evropskou unií z prostředků Fondu soudržnosti v rámci Programu infrastruktury a životního prostředí na období 2007–2013. Celková hodnota projektu bude přibližně 753 tisíc zlotých, z čeho 327 tisíc zlotých bude pocházet z fondů EU.

Generální dodavatel a investor

Generálním dodavatelem projektu je konsorcium firem: Strabag, Strabag AG a Hermann Kirchner Polska. Práce začaly v listopadu 2010. Termín dokončení stavebních prací je v druhé polovině roku 2013. Investorem je Městská správa silnic v Toruni, jednající jménem města Toruň.

City of Toruń: Touch the Gothic

Toruń was founded in 1233 as one of two most import cities of the Teutonic state established after Order of Brothers of the German House of Saint Mary in Jerusalem was brought to Poland. Thanks to the privileges it was granted, the status of an independent state and political sovereignty, the Order quickly developed into a leading political power in East Prussia and a significant entity on the area of former Rzeczpospolita (Polish kingdom). Toruń owed its splendor to being a member of the Hanseatic League – a commercial confederation of merchant cities of Northern Europe which existed in the Middle Ages and the early modern period. The power of burgesses and rebellious townsfolk led to the downfall of the hegemony of the Teutonic Knights and destruction of their castle which had been erected between the Old City and the New City of Toruń. Following the wish of the City Council of 1454 , the castle has remained in the state of a ruin.
Toruń is primarily famous for its Old Town quarter which officially became a UNESCO World Heritage Site in 1997. The panorama of the city as seen from the opposite Vistula river bank has been an awe-inspiring site for centuries. The magnificent skyline of the city is formed by the well-preserved city walls and gates, monumental churches, the Town Hall tower and the St. James' church tower ornamented with tracery polychrome, and the abundance of Gothic townhouses. Hence the official promotional motto of Toruń – „Touch the Gothic" – seems only natural.
The Old Town is surrounded by a strip of greenery which was planted after the former military fortifications had been pulled down. These fortifications turned Toruń into one of the most heavily fortified fortresses in Poland, however they failed to save the city from the war-time damage and economic decline brought on by wars and political turmoil. The urban layout of the Old Town, its green buffer zone and architectural contents are legally protected

3 | | **5** |
| **4** | | **6**

3 – Socha Koperníka/Copernicus Statue, foto/photo: Małgorzata Litwin
4 – Staré Město/Old Town, foto/photo: Daniel Pach
5 – Divadlo pro děti/Theatre for children, Baj Pomorski, foto/photo: Małgorzata Litwin
6 – Fontána Cosmopolis/Fountain Cosmopolis, foto/photo: Małgorzata Litwin

as they represent the most precious cultural value.

After losing its independence, Toruń found itself situated on the outskirts of the Prussian state. Surrounded in the 19th century by a ring of fifteen forts, it acquired primarily a military function. During the Second Rzeczpospolita (Second Republic 1918–1939) it rose to the status of the capital of the Pomeranian voivodeship (province) – the only coastal region of Poland at that time. The city's revival connected with the administrative significance of Toruń resulted in erecting several modern edifices. To the north of the demolished Chełmińska Gate, a new modernist building of the Railway Management was raised (today it serves as the seat of the provincial marshal) as well as the modern, though inspired by Gothic, building of the former Agrarian Bank, today housing the BGZ bank. To add to the layout of the Jordanki quarter, the Center of Contemporary Art was built, following a design competition in 2004, the first such facility in the nationwide program of the National Center for Culture.

The area is further to be complemented by a multi-purpose concert hall, whose design by a Spanish architect Fernando Menis was selected in an international competition. The construction of this avant-garde edifice, bringing associations with military forts and inspired by brickwork color schemes, should commence this year.

The contemporary Toruń consists of several urban organisms. Apart from the Old Town and the New Town quarters, it comprises the suburbs on the right side of the Vistula River and the residential area of Podgórz situated on the left bank. The functions of the respective areas, the directions of their development and the transport routes connecting them have been determined by the spatial development plans.

The first such plan implemented in independent Poland was devised in 1935. The solutions used in that plan became the basis for future spatial development plans designed after the Second World War in the city's own urban design office. Before the last plan expired, the function of shaping the development of the city was taken over by the study of conditions and directions of spatial development . The first such study was adopted in the year 2000. Currently, works are under way to prepare the second update of the study.

The road network of Toruń has a rectangle-shaped layout. The main through roads running centrally through two main sections of the city intersect with the streets leading to the Vistula river crossings. The banks of the river are so far joined by two bridges – a historical railway bridge and a road bridge which was reconstructed after WW2. The existing road crossing does not allow for an efficient flow of traffic and becomes a frequently congested bottleneck. Both structures are made of steel arches. They differ in length and the number of supports placed in the Vistula river. While constituting the borders of the historical city, the two bridges are themselves landmarks of Toruń. Their design serves as a model for the new bridge structures across the Vistula in Toruń.

The new road bridge which is under construction consists of two sets of enormous arches supported by an artificial island in the middle of the river. It is one of the longest structures of that kind in Europe in terms of the span length. Recent years have brought an intensive development of the bicycle path network, thus stimulating the growth in the popularity of this means of transport. The tram network is also being modernized and extended. Next year, a new tram line will link the city center with the university campus, an electronic passenger information system will be installed and the tram shelters will be modernized to become more comfortable and visually attractive. The efficiency of the transport system will be further enhanced by creating the intermodal hubs, two of them next to the railway stations. The first one – the central intermodal hub will be completed in 2013. Situated in the vicinity of the Old Town quarter, it is a focus of particular attention. At present, Toruń has a population of 200 thousand. About 30 km from its limits, down the Vistula river, there is a city of Bydgoszcz with a population of 360 thousand. Bydgoszcz has its

own regional airport, lies on the Brda river along the inland waterway that leads to Berlin, and is the seat of the voivode – the provincial governor. Both cities, together with the adjoining gminas (communes and municipalities) form the Bydgoszcz-Toruń metropolitan area. In order to use its potential to the full the regional authorities have been implementing the BiT-City program which aims to create an efficient transport system linking the two cities. The railway line between the cities is being modernized together with the railway stations along the route. Tram lines are being extended and integrated by introducing a common ticketing system.

Construction of Torun road bridge with access roads

The construction of the new road bridge in Toruń with the access road network is one of the largest investment projects of that kind currently under way in Poland. The longest arch spans in Poland will be used for the construction!

Significance of the investment project

The construction of the bridge is the most import investment project currently under way in Toruń. It will improve the efficiency of the traffic flow, accessibility and road safety. It will prevent the city from traffic congestion and transport paralysis and will positively affect the comfort of drivers. The implementation of the project will also enhance the attractiveness of Toruń and the Cuivian-Pomeranian region in terms of investment conditions. It will allow for the creation of favorable conditions for external investors as well as for the local entrepreneurs. It will improve the transport facilities and tourist attractiveness of the city, which will, in turn, increase the potential for the development and promotion of the city.

In tune with architecture and nature

The new bridge is also akin to the architectural heritage of the city. Designed as a steel arch structure, it bears resemblance to the already existing railway and road bridges in Toruń. While designing the crossing, state-of-the-art technologies were used in order to make the project environmentally-friendly. Its modern suspended structure prevents the bridge from interfering with the surrounding natural environment and the single bridge support will not disturb the original flow of the Vistula river and will allow for unobstructed river transport.

An enormous undertaking

The new bridge will be 540 meters long and 24 meters wide. The road leading through the bridge will have two lanes in each direction and full infrastructure such as bus bays, pavements, bicycle lanes, lighting and drainage system. The total length of the bridge road together with access roads will be 4.100 meters. The overpasses running over the flooding areas on the right and left side of the river will be 600 meters and 830 meters long, respectively. The project will also involve the construction of new access and service roads, a viaduct over a railway line and an underground passage, reconstruction of several intersections and public transport hubs.

The record span length and a pioneering assembly method

The new Vistula River bridge will be characterized by a record-breaking length of the steel spans. Each of them will be 270 meters long and 50 meters high making them the longest spans of an arch bridge in Poland. Specially for the needs of the bridge project in Toruń, a team of specialists have devised a pioneering method of span assembly. The ready spans will be placed on river barges and, using tugs and cranes, mounted on their permanent positions on bridge supports. Never before have elements of such gargantuan dimensions and weight been assembled in Poland!

7 | | **9** | | | **8** | | **10**

7 – Staré Město/Old Town, foto/photo: Daniel Pach
8 – Centrum současného umění/The Centre for Contemporary Arts, foto/photo: Wojciech Olech
9 – Projekt nové koncertní haly/Designed new concert hall
10 – Koncertní hala – pohled do interiéru/A concert hall – inside view

Concrete, steel and... thousands of piles

In order to place the supports of only the Vistula bridge, 1.5 thousand of pre-fabricated piles 40 by 40 cm in dimension have been driven into the ground. Another 2.5 thousand piles are needed to anchor other engineering structures including the overpass supports over the flooding areas. The overpass on the left side of the river will rest on 18 supports and the one on the right side will sit on 12 supports. It is estimated that the construction of the bridge and other structures will require the use of 18 thousand of steel structures, 8 thousand of reinforced steel and 65 thousand cubic meters of structural concrete.

Accessing the bridge

Access to the bridge from the right side of the river will lead through a three-level intersection – one of the biggest engineering challenges of the project. The new intersection will include a tunnel, a roundabout and an overpass. The construction of the overpass also involves the reconstruction of the existing underground and above-ground infrastructure. On the left side of the Vistula river the bridge road is definitely less complex in terms of construction. It involves building several hundred meters of new roads , a railway line viaduct and an underground pedestrian passage.

Co-financing

The investment project called „The construction of a new road bridge in Toruń together with access roads" is co-financed by the European Union from the funds of the Cohesion Fund within the Infrastructure and Environment Program for the years 2007–2013. The total value of the project will be approximately 753 m zloty, of which 327 m zloty will come from the EU funds.

The general contractor and the investor

The general contractor for the project is a consortium of companies: Strabag Sp. z o.o., Strabag AG and Hermann Kirchner Polska. The works began in November 2010. The deadline for completion of the works is the second half of 2013. The investor is the Municipal Road Management Authority in Toruń, acting on behalf of the Municipality of Toruń.

11 | —
12 | **13**

11 – The River Vistula/Řeka Visla
Dva mosty – historický železniční most a silniční most a začátek konstrukce nového mostu/Two bridges – a historical railway bridge and a road bridge and beginning of the structure of the new bridge, foto/photo: Daniel Pach
12 – Nový most/New bridge
13 – Toruń a řeka Visla, letecký pohled/Toruń and the Vistula River, aerial view

Rafał Dutkiewicz

Rafał Dutkiewicz
Starosta Vratislavi/Mayor of Wrocław

Magistrát města Vratislavi/City Authority of Wrocław
Pl. Nowy Targ 1-8, Vratislav/Wrocław
Polsko/Poland
www.wroclaw.pl

Vratislav je jedním z nejstarších a nejkrásnějších měst v Polsku. Je to místo s mnohými mimořádnými architektonickými díly, jako je například středověký komplex sakrálních staveb na Katedrálním ostrově, gotická Radnice a barokní interiér Leopoldinské auly. Díky spolupráci s projektanty a architekty města a podpoře kvalitní architektury už po mnoho let úspěšně zkrášlujeme městskou krajinu a zlepšujeme kvalitu života obyvatel Vratislavi.

Vratislav, jak z důvodu historických, tak i svým specifickým umístěním a městským uspořádáním, je město s pouze jedním centrem, jako jsou například i Miláno nebo Praha. Na opačném konci spektra jsou velké metropole jako Londýn, Paříž a Řím. Výsledkem tohoto monocentrismu je, že většina aktivit obyvatel města a většina turistických atrakcí je soustředěna na jednom místě. V případě Vratislavi je takovým místem Tržní náměstí a jeho okolí. Tržní náměstí je přirozeně reprezentačním místem Vratislavi a jsme na něj velmi hrdí, zároveň se ale Staré Město díky své trvale rostoucí popularitě stává přelidněné.

V souladu s plány se nám podařilo vytvořit druhé „centrum", které se nachází v okolí unikátní památky zapsané na seznamu Světového kulturního dědictví UNESCO. Hala století, spolu s celým architektonickým komplexem, který zahrnuje mimo jiné Pavilon čtyř kupolí, Pergolu, Multimediální fontánu a Jehlici, se také díky své poloze v těsné blízkosti neustále se rozvíjející Vratislavské Zoo stala velmi oblíbeným místem jak pro obyvatele, tak i turisty. Množství atrakcí, které jsou na tomto místě soustředěny, zaručuje, že tady najde uspokojení každý.

Rozvoj infrastruktury, který byl urychlen organizováním UEFA EURO 2012, umožnil Vratislavi stát se součástí skupiny evropských měst, která jsou schopna hostit velké akce. Vybudovali jsme nové silnice a funkční sportovní areál, který slouží nejen k přilákání prestižních akcí do Vratislavi, ale také probouzí k životu západní část města vytvořením třetího „centra" Vratislavi – centra sportovních, kulturních a zábavních aktivit.

Díky pohostinnosti organizátorů Architecture Week bych rád využil této příležitosti a pozval Vás nejen k návštěvě Vratislavi, ale také k účasti na jejím dalším přetváření.

Wrocław is one of the oldest and most beautiful cities in Poland. It is a place with many pieces of extraordinary architecture such as, for example, medieval complex of sacral buildings on the Cathedral Island, gothic Town Hall and baroque interior of Leopoldine Hall. Thanks to the co-operation with town-planners and architects and by promoting good architecture, for many years we have been successful in strengthening the urban landscape and improving the quality of living of Wrocław's residents.

Wrocław, both because of the historical reasons and its specific location and urban arrangement, is a city with only one centre likes, for example, Milan or Prague. At the opposite end of the spectrum there are large metropolises such as London, Paris and Rome. The result of such monocentricity is that most of activity of city's residents and the majority of tourist attractions are focused in one spot. In the case of Wrocław the hot spot is the Market Square and its vicinity. Naturally, the Market Square is Wrocław's „living room" and we are very proud of it, but continuous growth of its popularity makes the Old Town getting overcrowded.

According to plans we have managed to create a second „centre", situated around unique monument subscribed on the UNESCO's World Heritage List. The Centennial Hall, along with the whole architectural complex that includes, among others, the Four Dome Pavilion, Pergola with Multimedia Fountain and the Spire also thanks to its location in close vicinity of constantly developing Wrocław Zoo, has become very popular spot both for residents and tourists. The multitude of attractions available in this area guarantees to suit all tastes.

Development of infrastructure, which has been accelerated by organization of UEFA EURO 2012, enabled Wrocław to join the group of European cities that are able to host large events. We have built new roads and functional sports arena which serves not only to draw prestigious events to Wrocław but also brings to life the western part of the city creating the third „centre" of Wrocław – a centre of sports, cultural and entertainment activities. Thanks to the hospitality of the hosts of Architecture Week I would like to take the opportunity and invite you not only to visit Wrocław but also to participate in its further reshaping.

Architektura

Když jsem představoval architekturu Vratislavi na loňském Architecture Week, snažil jsem se v kostce ukázat její historické rozvrstvení. Nyní bych chtěl představit budovy postavené na konci posledního desetiletí, a to zejména ty, které souvisejí s rozvojem infrastruktury.
Rozšíření obchodního domu Renoma, prezentované již před rokem, se nyní stalo jedním z nových symbolů města. Nedávno se začal stavět pozoruhodný bytový dům THESPIAN. Právě dokončená rekonstrukce Haly století (Centennial Hall) uměleckým způsobem zdůrazňuje její přirozenou krásu a díky zdařilé rekonstrukci pavilonu Maxe Berga, postaveného v blízkosti haly, spolu s instalováním pergoly a parku, se po mnoha letech obnovila obrovská přitažlivost tohoto místa. Velkým pozitivním překvapením, a to nejen pro obyvatele Vratislavi, ale i pro naše návštěvníky, se stala modernizace Hlavního nádraží. Přípravy na EURO 2012 ukázaly, jak důležité jsou velké události ve vývoji měst. V případě Vratislavi si investice spojené s touto událostí vyžádaly výdaje ve výši přibližně 1 miliardy PLN. Taková investice musí mít vliv i celkově na kvalitu fungování města.
Infrastruktury, vzniklé v této krátké době, jednoznačně vedly ke zlepšení života občanů. Silniční infrastruktura a doprava byly přirozenou prioritou investic během EURO 2012. Proto byl vybudován Vratislavský okruh (Wroclaw Motorway Bypass). Ihned po jeho otevření se ukázalo, jak výrazně se zlepšil provoz v centru města. Vratislavský okruh je také zajímavým projektem z hlediska architektury a městského plánování.
Vzhledem ke své výhodné poloze a navržení výjezdů se místo rozdělení částí města dosáhlo vzniku nových oblastí dotvářejících centrum. Společně s okruhem vznikly i některé významné architektonické stavby. První z nich je nádherný Most Rędziński a další je fascinující hmota surového betonu Integrovaného dopravního uzlu. Jsme rádi, že tuto stavbu můžeme blíže představit na letošní výstavě. Při této příležitosti je nutno zmínit, že projekt byl jako jediný z Polska nominován na cenu v rámci Světového festivalu architektury 2012 v Singapuru v kategorii Doprava. Během posledních tří let byl ve Vratislavi postaven nový letištní terminál. Tento krok zajisté přispěje ke zlepšení spojení Vratislavi se světem, ale je to také další důležitý předmět obecného zájmu, který má svůj podíl na architektonické identitě města. Stejně jako modernizovaná železniční stanice, je terminál vysoce oceňován cestujícími.
Tohle všechno je už za námi, ale v plném proudu je ještě příprava velkého projektu THE SOCIAL SQUARE, který má pozvednout tvář nového městského centra. Komunikační koncept této oblasti, který byl vyvinutý letos, je rovněž součástí naší prezentace. Jedná se o další krok v uvádění tohoto velkého projektu, naplánovaného na nejméně 12 let.

(Piotr Fokczyński, Hlavní architekt)

Architecture

Presenting the architecture of Wroclaw in the last year's Architecture Week, I tried to show its historical stratifications in a nutshell. Now, however, I would like to introduce the facilities built at the end of the last decade, especially those related to the development of infrastructure.
The expansion of the RENOMA department store, already presented a year ago, has now become one of the new symbols of the city. Recently, the phenomenal THESPIAN apartment building has begun to appear. The newly finished reconstruction of the Centennial Hall in an artistic way emphasises its raw beauty, and the excellent reconstruction of the Max Berg pavilion designed nearby the Hall, along with a pergola and park installation, restores the great attractiveness of this place after many years. A great positive surprise, not only for the inhabitants of Wroclaw, but also for our visitors, is the modernised Central Railway Station.
The preparations for EURO 2012 showed how important big events are in the development of cities. In the case of Wroclaw, the investments connected with the event required the commitment of resources in the amount of approximately PLN 1 billion. Such value of investments must have an impact on the quality of the operation as a whole. Infrastructure arising in such a short time had to lead to the improvement of life of the citizens. Road infrastructure and transportation were the natural priority of the investments during EURO 2012. Thus, the Wroclaw Motorway Bypass was built. Immediately after its opening, it came out how much the traffic flow in the city center has improved. The WMB is also and interesting project from the viewpoint of architecture and city planning. Because of its good location and design of exits, instead of dividing the areas of the city on both its sides, it provides new places of a center-creating character. Alongside the highway, there are some significant architectural objects. The first one is the magnificent Rędziński bridge, while the second one is an intriguing mass of raw concrete – the Integrated Transfer Node. We are pleased to present this structure more closely at this year's exhibition. One must also take this opportunity to mention that it has been approved as the only Polish candidate for the prize within the World Architecture Festival 2012 in Singapore, in the category of Transportation.
During the past three years a new Airport Terminal was built in Wroclaw. This is certainly another step towards improving Wroclaw's connectivity with the world, but also another important object of general interest, which contributes to the architectural identity of the city. Just like the modernised railway station, it is highly appreciated by the users.

That is all behind us now, but the preparation of the great infrastructure project THE SOCIAL SQUARE supporting new city center is under way. The communication concept of this area, developed this year, is also shown in our presentation. This is another step in staging this great project scheduled for at least 12 years.

(Piotr Fokczyński, City architect)

Dopravní systém Vratislavi

Silniční doprava

Zvláštností Vratislavi jsou různé překážky, které jsou obtížně překonatelné pro linky městské hromadné dopravy, stejně jako extrémně vysoká koncentrace dopravních cest v centru města, která je výsledkem agregace mostních přechodů přes řeku Odra a její kanály na krátkém úseku.

Obecným cílem je zlepšení vnitřních a vnějších dopravních vazeb, ale je také řada cílů, které souvisí s charakteristickými rysy města a jeho potřebami. Patří mezi ně například odstranění nadlokálního tranzitu mimo centrální části města, vytvoření nebo posílení propojení mezi policejními týmy jednotlivých obvodů, redukování dopravní zatíženosti města a zlepšení dopravních služeb.

Mezi cíle, které jsou pro Vratislav charakteristické, patří prolomení koaxiálního systému, nevyhnutelné posílení propojení se západní částí města, lepší propojení mezi městskými částmi, nacházejícími se na obou březích Odry a jejích kanálů, a také aktivace letiště.

Parkování

Strategie hledání prostor pro parkování vozidel řeší tyto otázky: parkování v centru města, parkování v blízkosti seskupení stávajících budov, která přitahují dopravu mimo centra, parkování ve městě mimo jeho centrum, parkování v jiných částech města a systémy Park & Ride a Bike & Ride. V centrální části města se bude postupně zvětšovat prostor pro chodce a pouliční akce, v důsledku čeho se sníží počet parkovacích míst pro automobily na chodníku.

Hromadná doprava

Mezi cíle prostorové strategie v souvislosti s veřejnou dopravou patří: zvýšení počtu lidí cestujících městskou hromadnou dopravou

1 | | | 4
| 2 | 3 |

1, 2 – Městský stadion ve Vratislavi/Municipal stadium Wroclaw
3 – Obchodní dům Renoma/Renoma department store
4 – Vratislavský okruh/Wroclaw Motorway Bypass

Vratislav/City of Wrocław

za účelem snížení provozu ve městě, zejména v centrální části města a jeho přístupových tazích, zabezpečení pohodlného spojení do oblastí nejvíc zatížených dopravou, lepší propojení s oblastí Vratislavské aglomerace a integrace všech podsystémů veřejné dopravy. Cílem je zvýšit přednost pro přejíždění veřejné dopravy.

Kromě těchto čtyř úzce souvisejících otázek účinnosti systému na území města je důležitá také strategie směrování rozvoje sítě cyklistických tras a využití vodní dopravy. Pokud jde o vnější podmínky, směry rozvoje železniční a letecké dopravy jsou velmi jasně definovány. V obou případech je důležitou prioritou zvýšit technické možnosti, úroveň a funkčnost hlavního vlakového nádraží a letištního terminálu. Nedávno dokončené investice (přestavba Vratislavského hlavního nádraží) a nový terminál letiště COPERNICUS tyto předpoklady splňují.

Transportation System of Wroclaw

Road Transport

A special feature of Wroclaw is the presence of various barriers, which are difficult to cross for the city transport lines, as well as an extremely high concentration of street routes in the city center, which is the result of the aggregation of bridge crossings over the Oder River and its channels within a short distance. The general objective is to improve internal and external road linkages, but also a number of objectives which are the consequence of the characteristics and needs of the city. They include: removal of supra-local transit outside the central part of the city, the creation or strengthening of ties between the district constable teams, lowering of the traffic congestion in the city and improvement of the transport service.
Objectives, which are especially characteristic to Wroclaw include: breaking of the coaxial system, determined strengthening of the ties with the western part of the city, a stronger link between the city parts located on both sides of the Oder and its channels, activation of the airport.

Car Parking

The spatial policy concerning car parking refers to the following issues: parking in the city center, parking in the vicinity of clusters of existing facilities that are attracting a lot of traffic out of the center, parking in the downtown areas outside the city center, parking in other areas of the city and the Park & Ride and Bike & Ride Systems. The area for pedestrians and street events will be gradually increased in the central part of the city, which will result in reducing the number of sidewalk parking spaces for cars.

Collective Transport

In relation to public transport the spatial policy objectives include: an increase in the number of people traveling by public transport in order to reduce traffic in the city, especially in the central part of the city and the its inlets, providing convenient transport to the areas of traffic overcrowding, a stronger link with the area of Wroclaw agglomeration and integration of all subsystems of public transport. The objective is to raise the priority of passing for public transport.
In addition to these four tightly linked issues of the system efficiency within the city, the directional development policy of the network of cycle routes and the use of water transport is determined. As far as external conditions are concerned, directions for the development of rail and air transport are very clearly defined. In both cases, an important priority is to increase the technical capability, standard and functionality of the main railway station and the Air Terminal. The recently completed investments (redevelopment of the Wroclaw Central Station) and the new Airport Terminal of the COPERNICUS port fulfill these assumptions.

5 | 6

5, 6 – Nový terminál letiště Copernicus, Vratislav/The new Airport Terminal of the Copernicus, Wroclaw

Bohuslav Svoboda

Doc. MUDr. Bohuslav Svoboda, CSc.
primátor hlavního města Prahy/Lord Mayor of Prague

Magistrát hlavního města Prahy/Prague City Authority
Mariánské náměstí 1, Praha 1/Prague 1
Česká republika/Czech Republic
tel.: +420 236 003 400
e-mail: bohuslav.svoboda@cityofprague.cz
www.praha.eu

Již pošesté hostí Praha přehlídku moderní architektury a urbanismu. Ačkoli je má celoživotní profese lékaře od architektury a urbanismu zdánlivě velmi vzdálená, čím déle působím v roli primátora, tím více styčných bodů nacházím.

Město představuje stejně složitý organismus jako lidské tělo. Funguje díky složité síti systémů a vazeb, o které je třeba pečovat. V průběhu času se navíc nepřetržitě mění – některé jeho části se rozvíjejí, jiné odumírají. A stejně jako my lékaři dbáme o lidský organismus, pečujete vy – architekti a urbanisté – o zdraví měst.

Praha je elegantní dámou v nejlepším věku. I ji však trápí drobné neduhy. Vedle skvostných partií, které obdivují lidé z celého světa, má i nepatrné vady na kráse. Jsou jimi zejména území, která ztratila svůj původní účel. Příkladem mohou být nevyužívaná pražská nákladová nádraží, jakožto němí svědkové pražské industriální éry. Těmto rozvojovým územím – mnohá z nich se nacházejí v bezprostřední blízkosti centra města – je zapotřebí vdechnout nový život, aniž by byl pošlapán jejich historický duch.

Šikovné ruce plastického chirurga v tomto případě mnoho nespraví. Považuji proto za potřebné a účelné rozvinout věcnou debatu laické a odborné veřejnosti, jak s těmito uvolněnými městskými prostory naložit. Říjnový Architecture Week může, tak jako v předešlých letech, představovat vhodnou platformu pro tento typ diskuse.

Přeji letošnímu festivalu úspěšný průběh.

This is already for the sixth time that Prague hosts the show of a modern architecture and urbanism. Even though my lifetime profession of a medical doctor seems to be very distant from architecture and urbanism, the longer I work in the role of the Mayor, the more contacting points I find.

A city represents as a complex organism as the human body. It functions through a complex network of systems and links, which should be cared for well. In addition to that, over the time it is constantly changing – some of its parts are developing, the other fade away. And just as we, the physicians, care for the human beings, you – the architects and urban planners care about the health of cities.

Prague is an elegant lady in its prime time. However, even Prague suffers from minor ailments. Apart from the magnificent areas, which are admired by the people from around the world, the city has some slight flaws in its beauty. In particular this involves the areas that have lost their original purpose. An example can be seen in the unused freight railway stations in Prague, the mute witnesses of the industrial era. These developing areas – many of them are located near the city centre – are in the need to breathe a new life without having their historical spirit trampled.

In this case the skilful hands of a plastic surgeon are not going to fix very much. Therefore I consider it necessary and advisable to develop a substantive debate among the lay and professional public on how to deal with these free and open urban areas. The same as in the previous years, the October Architecture Week may represent a suitable platform for this type of a discussion.

I wish this year's festival a lot of success.

Radek Klíma

MUDr. Radek Klíma
Starosta/Mayor

Městská část Praha 5/City Quarter of Prague 5
Nám. 14. října 1381/4, Praha 5/Prague 5
e-mail: podatelna@praha5.cz
www.praha5.cz

Praha 5 patří k nejrozlehlejším městským částem v metropoli a skládá se z mnoha území rozdílných charakterů. Příkladem je oblast Barrandova, která má téměř nejvyšší hustotu obyvatel v České republice nebo naopak dolní část Jinonic a okolí Prokopského údolí, kde dominuje přírodní ráz. Z hlediska infrastruktury je podstatné, že Praha 5 tvoří tranzitní prostor směrem z hlavního města na západ a naopak nejen v rámci tuzemské, ale i mezinárodní silniční dopravy. Například Barrandovským mostem projede zhruba 130 tisíc vozidel denně.

Druhým aspektem je vážná situace v oblasti parkování, tzv. „dopravy v klidu". Městská část Praha 5 dlouhodobě sloužila jako parkovací plocha pro lidi cestující do centra města, neboť zde nebyly zavedeny zóny placeného stání a vyhrazené parkovací místa pro rezidenty. Důsledkem je vypjatá situace především v centru Smíchova a na příjezdových komunikacích, kde ve všední dny přesahuje počet zaparkovaných vozidel i 140 % kapacity ulic. Občan Prahy 5 tak téměř nemá možnost zaparkovat před svým domem. Naštěstí magistrát přijal analýzu situace a návrh projektu zavedení zón placeného stání, které Praha 5 nechala vypracovat. Na jejich základě rozhodl o realizaci projektu, ke které by mělo dojít v příštím roce.
Mnohem dlouhodobější záležitostí je projekt stavby Radlické radiály, který vznikl již v 70. letech 20. století. Stavba, která má propojit dálnici D5 se silničním i městským okruhem, je klíčová nejen pro Prahu 5, ale i pro celou metropoli. Dopravní zácpa v ranní špičce na Radlické ulici je dnes denní rutinou pro tisíce lidí cestujících do centra jak ze západních čtvrtí, tak i z okolí hlavního města. Bez propojení obou tranzitních okruhů se neobejdeme. Při stavbě je ale nutná spolupráce s občanskými sdruženími obyvatelů Jinonic, Butovic a ostatních čtvrtí, kterými bude radiála procházet. Zřídili jsme proto mimo jiné Výbor rozvoje městské části, který vznikl právě pro podporu rozvojových projektů. Mezi jeho hlavní aktivity spadá diskuze s obyvateli, kterých se stavba dotkne. Osobně to považuji za přínosný směr, kterým jsme se vydali. Pro všechny velké projekty platí, že je zapotřebí komunikovat s dotčenými obyvateli a jejich podněty poskytovat projektantům tak, aby stavba reflektovala požadavky všech stran. Radlická radiála tak získá podobu, která bude nejvhodnější nejen z hlediska životního prostředí, ale i zasazení do krajinného charakteru Prahy 5 a bude vyhovovat potřebám těch, kteří ji budou denně využívat.

Prague 5 belongs to largest districts in the metropolis and consists of variety of territories with different ethos. As example may serve the Barrandov area, which has one of the highest densities of occupancy in Czech Republic or on the other hand, the lower part of Jinonice and vicinity of Prokopské údolí with dominant natural complexion. When looking from the perspective of infrastructure, it is necessary to stress that Prague 5 forms a transition space between the capitol and the western region. This applies both for domestic and international road traffic.
E.g. Barrandov Bridge cross approximately 130,000 cars a day.

The second aspect is the existing serious situation concerning parking, so called „transport at rest". The city part Prague 5 has been long serving as a parking lot for people travelling into the centre of the city since there haven´t been established paid parking zones and places reserved for residents. The result of this is today´s escalated situation in the centre of Smíchov and also on the incoming communications, where the number of parked cars exceeds even 140% of street capacity on weekdays. This resulted in the Prague 5 residents´ inability to park in front of their own house. Fortunately, the municipality accepted situation analysis and design of paid parking zones establishment project, which Prague 5 commissioned. On the basis of these, the municipality decided to realize the project in the next year.

Much longer-term issue is the construction project of Radlická radial, which originates back in 70's of the 20th century. A construction, which should connect the speedway D5 with both road and city circle, is critical not only for Prague 5, but for the whole metropolis. Traffic jam in the Radlická Street in the morning rush hour has become a daily routine for thousands of people travelling into the centre from either western districts or the capitol´s periphery. We cannot get by without connecting both transition circles. The contruction itself requires cooperation with civic associations of inhabitants of Jinonice, Butovice and other districts, which is the radial going to cross. Apart from other actions, we have established The District development comittee, which has been founded especially for supporting such development projects. Among its main activities belongs discussion with inhabitants affected by the construction.
I personally understand it as the right path to take and I believe it will prove to be beneficial. For all big projects applies that it is underlying to communicate with affected citizens and pass their suggestions to planners in such way that the construction will reflect the requirements of all parties. Thanks to this, Radlická radial is going to be shaped into a construction that won´t be only environmental friendly, but will also reflect the landscape character of Prague 5 and satisfy the needs of those, who will use it on the daily basis.

Praha 5/Prague 5

Smíchovské nádraží terminál /Smíchov Station Terminal

V místech stávajícího vlakového nádraží Smíchov je navrženo variantní řešení Terminálu, propojující vlakovou, silniční a městskou hromadnou dopravu. Vytvořil by se tím velmi významný dopravní uzel na vstupu do metropole. Do Terminálu bude přesunuto stávající autobusové nádraží Na Knížecí, s cílem koncentrovat zakončení všech autobusových linek do uzlu se stanicí metra linky B, tramvajovými linkami, vlakovým nádražím, automobilovými trasami a parkovišti P+R. Koncentrování veškeré dopravy do jednoho uzlu vytváří jednoduché a krátké přechody mezi jednotlivými druhy dopravy, čímž vzniká klasický městský terminál, osvědčený v jiných evropských metropolích jako je Berlín, Vídeň atd.

On the site of the existing Smíchov Station, there is a proposal to build a Terminal connecting railway, road and public transportation. It would create an important traffic hub at the gateway to the city.
The Terminal would accommodate the existing bus terminal Na Knížecí in order to concentrate bus line terminations, metro line B, tram lines, railway and a parking in one place.
Concentration of all transport means into one hub creates a simple and short passages between these serving as a classic urban terminal such as those in Berlin, Vienna etc.

Radlická radiála/Radlická Radial

Stavba č. 9567/Construction No. 9567
Investor/Investor: Hl. m. Praha, MHMP OMI /The City of Prague, MHMP OMI
Zhotovitel/Construction company:
PUDIS – SATRA
Délka/Length: 5,5 km

Předpokládané náklady/Assumed costs:
11.617 mil. Kč

Stavba by měla propojit Městský okruh a dálnici D5 (prostřednictvím Rozvadovské spojky). Součástí projektu je 5 mimoúrovňových křižovatek, 3 tunely (tunel Radlice 2,2 km, tunel Butovice 299 m a tunel Jinonice 299 m) a čtyři technologická centra.

The construction should connect the City Ring with D5 highway (via Rozvadovská junction). The project includes 5 interchanges, 3 tunnels (Radlice 2,2 km, Butovice 299 m and Jinonice 299 m) and 4 technology centers.

1 | | 2 | 3 | | 1 | 4 |

1 – Radlická radiála/Radlická Radial
2 – Smíchovské nádraží terminál, fáze II. /Smíchov Station Terminal, phase II.
3 – Smíchovské nádraží terminál, fáze III. /Smíchov Station Terminal, phase III.
4 – Radlická radiála/Radlická Radial

Patrik Kotas

Doc. Ing. arch. Patrik Kotas
Atelier Patrik Kotas

Náměstí I. P. Pavlova 3, Praha 1
www.patrikkotas.com

Na jaký obor projektování se váš ateliér zaměřuje? Můžete nás seznámit s vašimi zajímavými realizacemi?

Náš ateliér se zaměřuje na design, architekturu a urbanismus v širší rovině, tzn., že nejsme specializováni pouze na některou úzkou disciplínu. Přesto bych však tři okruhy vyzdvihl jako témata, kterým se věnujeme asi s největší intenzitou a kde se nám podařilo dosáhnout významnějších realizací. Je to zejména oblast architektury dopravních staveb, jak železniční a autobusová nádraží, stanice metra, tramvajové zastávky, mosty silniční, železniční i pěší, dále urbanistické a architektonické řešení veřejných prostorů, jako jsou náměstí, ulice, pěší zóny nebo parky, a design dopravních prostředků, zejména těch pro hromadnou dopravu – autobusy, trolejbusy, tramvaje, metro, vlaky…
Ze sféry našich realizovaných projektů dopravních staveb bych jmenoval rekonstrukci pražského Hlavního nádraží, autobusový terminál hromadné dopravy v Hradci Králové, rekonstrukci železničního nádraží v Mariánských Láznich s navazující dostavbou nádražního náměstí nebo stanice pražského metra Rajská Zahrada na trase B a Střížkov na trase C.
Z oblasti veřejných prostorů bych zmínil rekonstrukci Riegrova náměstí v Hradci Králové, což je velký monumentální prostor před hradeckým hlavním železničním nádražím, který prodělal proměnu na prostor, kterému dominují pěší plochy, fontána a park se zcela atypickými prvky městského mobiliáře a veřejného osvětlení. Pokud jde o design dopravních prostředků, tam je asi nejznámější naší realizací design nových vozů pražského metra Siemens M1, které jezdí na trase C, nebo nejnovější typ nízkopodlažních tramvají Škoda 15T ForCity, se kterými se mohou Pražané v současnosti svézt zejména na linkách č. 11, 17 a 18. Upravená verze těchto tramvají v modrobílém provedení a s odlišným interiérem jezdí v lotyšské Rize.
V současnosti jsme se také pustili do urbanistických vizí a územního plánování. Společně s kolegou Tomášem Vymetálkem se nám podařilo vyhrát mezinárodní urbanistickou soutěž na rozvojovou vizi města Hradec Králové. S vítězstvím bylo spojeno získání zakázky na nový územní plán pro Hradec Králové.

Čím je projektování dopravních staveb specifické ve srovnání s ostatní občanskou či komerční výstavbou?

Dopravní stavby nejsou zastoupeny jen klasickými budovami, jakými jsou například nádraží nebo areály letišť, ale zejména liniovými stavbami, které v urbanistické struktuře měst nebo ve volné krajině představují vždy významný zásah. Historie nám ukazuje, že se může jednat o zásahy mimořádně citlivé, harmonické, které obraz města nebo krajiny obohacují. Zároveň také vidíme okolo sebe mnoho ukázek velice brutálního pojetí dopravních staveb, které s architekturou mnohdy nemají nic společného a které jsou pouze technokratickým vyjádřením potřeby spojit bod A s bodem B stavbou silniční nebo železniční. Dopravní stavby jsou náročné na stavebně konstrukční řešení, na znalost provozní technologie a všech dopravních souvislostí.
A pokud se jedná přímo o budovy dopravních terminálů, ty představují vždy soubor mnoha typologických celků s širokým spektrem různých funkcí. Dopravní stavby také většinou v sobě zahrnují současně jak urbanistický pohled, tak pohled architektonický a inženýrský až po design a konstrukční detaily různých dopravních prvků a zařízení. Je to původ i úskalí zároveň dopravního navrhování.

Průmyslové, skladové i obchodní objekty se dnes staví jako více méně účelové objekty bez velkých architektonických ambicí, obvykle s krátkou životností. Měly by být dopravní stavby architekturou?

Ano, zcela jednoznačně. A pokud tomu tak není, což se stává velice často, jedná se o fatální omyl a promarněnou příležitost. V minulosti vznikla celá řada dopravních staveb, které představovaly vzájemně vrcholy architektonického a inženýrského umění. Vzpomeňme na nádherné nádražní budovy a nádražní haly z dob zlaté éry rozvoje železnice. Nebo geniální železniční mosty od Gustava Eiffela. A kolik máme v současnosti příkladů futuristických letišť, mostů nebo staveb pro vodní dopravu.

Zatímco dopravní stavby se projektují na desítky let, technologie v dopravě jde velmi rychle kupředu. S jakým časovým horizontem se navrhuje např. tramvaj, vozy metra a podobně? Je design dopravních prostředků – autobusů, tramvají atd. podmíněn především technickým řešením?

Dopravní stavby se už z podstaty svého účelu staví nejen na desítky let, ale i na celá staletí. Proto se na nich méně uplatňují momentální módní vlivy a důraz by měl být kladen na

stylovou nadčasovost a fyzickou životnost. U dopravních prostředků je časová perioda životnosti zcela jiná. Osobní automobily se v posledních letech záměrně navrhují jako speciální druh spotřebního zboží. Ukazují vývoj technologií a podobu designu v konkrétní časové krátké periodě nezávisle na prostředí, ve kterém se osobní automobil pohybuje. Naopak dopravní prostředky pro hromadnou dopravu mají svou životnost podstatně delší, u kolejových vozidel to bývá běžně 30 let i více. Takže navrhování těchto vozidel je spojováno opět s nároky na nadčasovost a ověřenou technologickou vyspělost. Navíc dopravní prostředky, třeba jako tramvaj nebo metro, jsou skoro vždy svázány s charakterem konkrétního prostředí, spoluvytvářejí architekturu toho kterého města. Proto navrhování tramvaje, metra nebo vlaku představuje dost odlišný způsob tvůrčí práce oproti navrhování osobního vozu nebo motocyklu. U koncepčního návrhu dopravních prostředků neexistuje pevná dělicí hranice mezi aspekty estetickými, prostorovými a konstrukčně-technologickými. Právě proto je zde nesmírně důležité tvůrčí sepětí designéra a konstruktéra.

V ČR se v uplynulých letech v mnoha městech rušila trolejbusová doprava ve prospěch autobusů či nákladné tramvajové dopravy. Jak se na to díváte vy?

Jsem vášnivým zastáncem trolejbusů v jejich klasické podobě i v podobě nejrůznějších novodobých hybridních systémů, kdy se propojují záměrně vlastnosti autobusu s trolejbusem, trolejbusu s elektrobusem či trolejbusu s tramvají. Nemyslím si však, že lze trolejbusy povýšit na univerzální řešení hromadné dopravy, přestože dnes trolejbusy zažívají velkou světovou renesanci právě díky svým novým provozním vlastnostem. Nemyslím si, že by tramvajová doprava představovala nákladné řešení oproti trolejbusům, každý systém má své pevné místo ve spektru nabídek moderní hromadné dopravy. To, že se v řadě měst u nás trolejbusy zrušily, považuji za historický omyl a naprostý nedostatek prozíravosti. Ale podívejme se také, v kolika městech se třeba zrušily tramvaje. A v kolika západoevropských anebo amerických městech se tramvaje, trolejbusy a různé hybridní systémy znovu zavádějí.

Používáte vy osobně veřejnou dopravu? Považujete pražský systém veřejné dopravy za vyvážený a dostačující?

Byl by to velký paradox, kdybych nepoužíval! Samozřejmě, že ji používám rád v Praze, ale i v celé řadě měst po světě. Je to velká studnice zkušeností a inspirace. Veřejnou dopravu vnímám nejen jako dopravní systém, ale jako městotvorný prvek, který významným způsobem spoluvytváří charakter daného města nebo krajiny. Jak ochuzená by byla Praha, kdyby jejími ulicemi neprojížděly klasické tramvaje T3? Podle čeho by člověk tak jednoznačně identifikoval prostředí San Francisca, kdyby se do jeho strmých ulic nešplhal stařičký Cable Car? Nebo jak by byl ochuzen Lisabon, kdyby se uzoučkými uličkami neproplétaly romantické žluté tramvajky. Veřejná doprava má však také svůj společenský aspekt. V mnoha městech zejména v západní Evropě je jízda veřejnou dopravou chápána jako výraz společenské osvícenosti a je spojena s garantovaným komfortem a bezpečností. Podívejme se, jak úžasnou novou image přinesla futuristická tramvaj do Strasbourgu. Hluboce odmítám, když někdo veřejnou dopravu označuje jako „socku". Myslím si, že to ukazuje spíše na omezenost jedince, který se takto vyjadřuje. Jen kdybychom se zbavili různých forem vandalismu a někdy i špíny… Systém veřejné dopravy v Praze i ve většině českých měst je na velice slušné úrovni a má hluboký smysl jej dál rozvíjet.

V pražském regionu představuje obrovský nevyužitý potenciál sít železničních tratí využitelných pro skutečně moderní systém městské a příměstské železnice. Samozřejmě zůstává životní nutností pro urbanistický rozvoj Prahy podporovat další výstavbu metra a tramvajových tratí. A kdyby se tak mohly vrátit trolejbusy! Nebo trolejbusy kombinované s elektrobusy.

Jste spokojen s rekonstrukcí pražského Hlavního nádraží? Navrhl byste s odstupem času něco dnes jinak?

Na tuto otázku je obtížné jednoznačně odpovědět. Samotná rekonstrukce zdaleka ještě neskončila, chybí zrekonstruovat její dvě mimořádně podstatné části – historickou Fantovu budovu a navazující dvojici velkolepých ocelových hal zastřešujících kolejiště. Teprve po této rekonstrukci získá Hlavní nádraží zpět svou noblesu a historický kontext. Pokud jde o rekonstrukci nové odbavovací haly situované pod magistrálou, myslím si, že úroveň interiérů v současnosti a před pěti lety je zcela nesrovnatelná. Podařilo se snad zachovat ducha původní architektury ze 70. let a přitom vnést do nádraží nový život, nové služby a jiné spektrum pasažérů. Co mě v nové hale vadí? Osobně bych raději viděl dolní halu jako jeden původní veliký prostor bez vloženého prosklného ostrova s obchody. Přitom z komerčního hlediska je tento ostrov velice úspěšný, avšak halu vizuálně rozděluje. Bohužel v tomto aspektu jsem musel respektovat přání investora. Jinak jsem ale přesvědčen, že pražské Hlavní nádraží jednoznačně založilo nový standard kvality nádražního prostředí. Kéž by ho tak následovala ještě další česká nádraží.

2
1 | 3

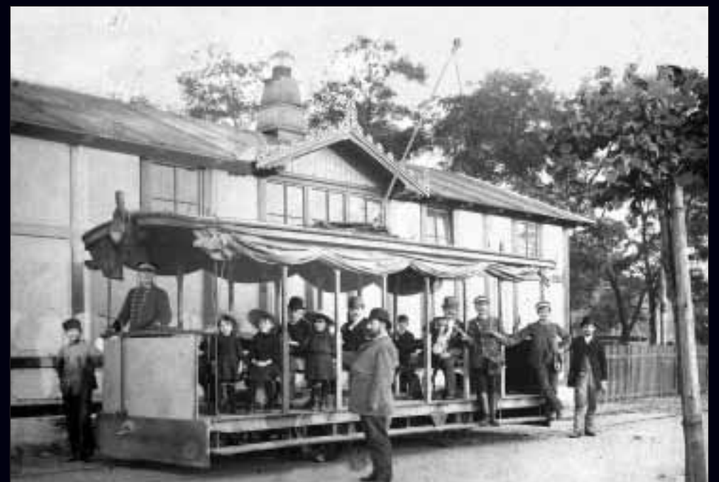
1 – Metro Střížkov, Praha
2 – Hlavní nádraží, Praha
3 – Metro Střížkov, Praha

Městská hromadná doprava /Prague Public Transport

Městská hromadná doprava – spolutvůrce podoby Prahy

Je to už více než 180 let, kdy se pražský povozník Jakub Chocenský pokusil poprvé v historii Prahy zavést pravidelnou linku městské hromadné dopravy. V roce 1829 dostal koncesi k provozování dvou omnibusových linek. Už o rok později jeho podnik zaniknul pro naprostý nezájem veřejnosti. Omnibusy v Praze zakotvily po několika dalších neúspěšných pokusech jiných podnikatelů až v 70. letech 19. století. Nejžádanější linka jezdila z Karlína ke smíchovskému nádraží. Není divu, že právě tento směr si vybrali v roce 1872 Bernard Kollmann a Zdenko hrabě Kinský jako nejideálnější pro první tramvajovou trať, ale jejich záměr zhatil krach na vídeňské burze. Naštěstí se objevil jiný podnikatel, Belgičan Eduard Otlet, který do myšlenky pražské koněspřežné tramvaje vložil svůj kapitál, a tak se 23. září 1875 Pražané mohli poprvé svézt novým dopravním prostředkem od Národního divadla do Karlína.

V 80. letech 19. století koněspřežná tramvaj začala jezdit i na Malou Stranu, na Vinohrady, Žižkov a do Holešovic, a tak není divu, že velmi rychle vytlačila z ulic omnibusy. Koňka dostala brzy velkou konkurenci v podobě elektrické tramvaje. Zasloužil se o to významný český vynálezce a elektrotechnik František Křižík, který 18. července 1891 zahájil na Letné provoz na první propagační trati elektrické tramvaje, která byla vůbec první českou elektrickou dráhou. V roce 1896 Křižík založil svůj další soukromý dopravní podnik: Elektrickou dráhu Praha – Libeň – Vysočany a v následujícím roce v pražské aglomeraci přibylo hned několik samostatných dopravních podniků. Elektrickou dráhu Smíchov – Košíře založil košířský starosta



Matěj Hlaváček a Městskou elektrickou dráhu Královských Vinohrad založilo, jak už název napovídá, dokonce tehdy samostatné město Královské Vinohrady. Nejvýznamnějším z dopravních podniků se staly bezesporu Elektrické podniky královského hlavního města Prahy, založené 1. září 1897 pražskou obcí. Během krátké doby byly tyto dopravní podniky (s výjimkou letenské dráhy) začleněny do Elektrických podniků, které tak získaly monopol nad městskou hromadnou dopravou.

Už stavba vinohradské dráhy prokázala nesmírný městotvorný význam tramvajové dopravy pro podobu a další rozvoj pražské aglomerace. Koleje byly položeny cílevědomě v ose budoucí, teprve zakládané ulice v místech, kde ještě prakticky neexistovala zástavba, jen několik roztroušených zemědělských usedlostí.

Skutečnost, že tu bylo postaráno o dopravní obsluhu, významným způsobem příznivě ovlivnila zájem tehdejších podnikatelů o stavbu nových domů, a také veřejnost měla zájem v takových lokalitách bydlet.

Tramvajová síť se velmi rychle rozrůstala a propojovala další a další obce aglomerace a do roku 1905 byla elektrifikována síť koněspřežné tramvaje. Po vytvoření tzv. Velké Prahy v roce 1922 přikročily Elektrické podniky k intenzívnímu budování dalších tramvajových tratí. Tendence zavádět tramvajovou dopravu i do míst, kde se významnější obytná výstavba teprve uvažovala, přetrvávala, a tak i v tomto období najdeme zajímavé tratě bez domů v jejich blízkosti.

Elektrické podniky hlavního města Prahy ale uvažovaly velmi ekonomicky a správní rada si dokázala dobře spočítat, kde se tramvajová doprava z hlediska uvažovaného rozvoje města vyplatí. Tam, kde by taková stavba byla zatím nerentabilní, se město rozhodlo zřizovat autobusové linky. První autobusy se v Praze sice rozjely už 7. března 1908 na lince z Malostranského náměstí na Pohořelec, ale jejich technická nedokonalost měla za následek, že už v závěru roku 1909 jejich provoz skončil. Definitivně tak autobusy zahájily provoz až 21. června 1925 na lince z Vršovic do Záběhlic. V roce 1936 se v Praze poprvé objevily také trolejbusy, a to na lince ze Střešovic ke sv. Matěji.
V roce 1945 byly znárodněny elektrárny, čímž byly postiženy i někdejší Elektrické podniky, které do té doby kromě provozování městské hromadné dopravy zajišťovaly výrobu a distribuci elektřiny. Elektrárny byly od podniku odděleny a zbývající dopravní část byla přejmenována,

a tak se v roce 1946 se na scéně objevil Dopravní podnik hlavního města Prahy.
Po druhé světové válce to byly právě trolejbusy, které zaznamenaly v systému pražské MHD strmý vzestup. Netrval ale dlouho a v roce 1955 výstavba trolejbusové sítě skončila, aniž by byly uskutečněny všechny tehdejší záměry.
V šedesátých letech začal být trolejbusový provoz postupně utlumován a nakonec byl v roce 1972 zrušen.

Na přelomu 50. a 60. let se celý systém MHD v Praze se dostával do krize. Tramvajová síť se přestala rozvíjet a převažovala snaha řešit většinu dopravních potřeb města pomocí autobusů. V roce 1965 bylo rozhodnuto vybudovat v centru Prahy systém podpovrchové tramvaje, ale krátce po zahájení stavby prvního úseku československá vláda rozhodla, že se

Dopravní podnik hlavního města Prahy

bude stavět klasická podzemní dráha – metro. První úsek z Florence na Kačerov byl předán do provozu 9. května 1974 a tím byla zahájena významná přestavba celého systému pražské MHD. Metro se během let stalo jeho páteří. Síť tří tratí měří 59,4 km a je v ní 57 stanic. Tramvajová síť dosahuje délky téměř 142 km a komunikační síť, na které Dopravní podnik provozuje autobusovou dopravu, přesahuje 800 km. Městská hromadná doprava se zapsala do podoby Prahy jednotlivými dopravními prostředky, ale také drobným městským mobiliářem – zastávkovými sloupky a čekárnami – a také celou řadou významných staveb, především stanicemi metra nebo zastávkami na nejnovějších tramvajových tratích. Městská hromadná doprava se tak už desítky let podílí nejen na obsluze města, ale přímo i na jeho podobě.

Prague Public Transport – Shaping the City

The first regular omnibus lines in Prague were established in the 1870's. These were followed by a horsecar in 1875, taking passengers from the National Theatre to Karlín. In the 1880's, the horsecar was extended to Malá Strana, Vinohrady, Žižkov and Holešovice, pushing the omnibuses away from the streets. It didn't take long before the horsecar was replaced with an electric tram. In 1891, famous Czech inventor and electrician František Křižík founded the first Czech electric tram line.

Tram traffic soon proved to be vital for the form and further development of the city of Prague. Tram tracks were being put in the axis of future streets with the housing development yet to be built. Tram network was spreading rapidly and by 1905 the horsecar line was fully electrified. Thinking economically, the Electrical Works of the City of Prague knew well where to build tram lines that would be profitable. Potential lines that were not likely to be profitable were operated by buses. In 1936, first trolleybuses were introduced in Prague. After the nationalization of the Electrical Works in 1945, the Prague Public Transport Company was established.

Trolleybuses experienced a great expansion after the WW II but it didn't take long. In the 1960's, the trolleybus traffic was being gradually suppressed and finally in 1972 completely cancelled.

In 1964, it was decided to built a system of underground tram lines but shortly after that the plans were changed to build a regular underground line – metro. The first section Kačerov–Florenc was put into operation in 1974. Metro has gradually become the backbone of the whole public transport system in Prague. The metro network of three lines is 59.4 km long, consisting of 57 stations. The tram line network is nearly 142 km long and communication network served by buses is more than 800 km long.

Prague Public Transport has inscribed itself into the image of the city by the vehicles as well as city furniture including stops and waiting rooms, and many outstanding constructions above all metro stations or tram stops on the newest lines. The public transport has been thus participating not only in the service of the city but also in its appearance.

Prohlédněte si zdarma ukázkové číslo nejčtenějšího architektonického časopisu na www.era21.cz/online.

ERA21
o architektuře víc!

Roman Onderka

B | R | N | O

Bc. Roman Onderka, MBA
Primátor/Mayor

Magistrát města Brna/Brno City Municipality
Dominikánské nám. 196/1, Brno
tel.: +420 542 171 111
e-mail: kp@brno.cz
www.brno.cz

I v ekonomicky turbulentní době se Brno významně mění a rozvíjí, ve městě působí globálně úspěšné technologické společnosti jako např. IBM, Honeywell, Motorola či Daikin a realizují se důležité vědecko-výzkumné projekty. Další akcelerace ekonomického růstu však z velké části závisí na globální dostupnosti Brna. Ne náhodou definovali experti z podnikatelského sektoru v rámci Koncepce ekonomického rozvoje města (KERM) dostupnost města jako klíčový problém bránící jejich businessu.

Jsem proto velmi rád, že tématem letošního ročníku prestižního festivalu architektury a urbanismu Architecture Week Praha 2012 je právě doprava, infrastruktura a územní rozvoj a že zde můžeme Brno představit jako významnou křižovatku středoevropských dopravních cest. Pro statutární město Brno jsou z hlediska dopravy v současnosti rozhodující dvě stavby, a to přestavba železničního uzlu a stavba velkého městského okruhu, na jejichž realizaci se město investičně i organizačně spolupodílí. Bez jejich uskutečnění není možný další rozvoj naší metropole, dokonce hrozí její stagnace. Navíc, vzhledem ke geografické poloze Brna jsou tyto stavby rozhodující také pro dopravní dostupnost celé republiky i střední Evropy.

Realizace těchto klíčových staveb je složitý a dlouhodobý proces provázený mnoha úskalími, která sahají od možností financování, časové náročnosti až po spletitou legislativu. Přesto se nám daří krok po kroku posunovat oba projekty směrem kupředu. V srpnu 2012 byl zprovozněn významný úsek velkého městského okruhu z brněnských Žabovřesk do Králova Pole – soustava mimoúrovňových křižovatek, výjezdů, vjezdů a dvou tunelů o délce více než 1 200 m. Následovat bude realizace dalších částí velkého městského okruhu, konkrétně Žabovřeské ulice podél řeky Svratky a úseku k Rokytově ulici. Jak nesmírně strategickou a výjimečnou polohu má železniční uzel v Brně, je dnes již zcela zřejmé a nepochybné. Nachází se na křižovatce evropských multimodálních koridorů a bez jeho modernizace se sjednocující Evropa neobejde. Dosud však z přestavby uzlu byla v květnu 2010 dokončena pouze první etapa odstavného nádraží. Další stavební akce, tedy vlastní průjezd městem včetně výstavby nového hlavního železničního nádraží, zatím váznou na územním rozhodnutí. Brno plánuje přestavbu uzlu v blízkosti řeky Svratky. Tato poloha je ve srovnání se stávající ekonomičtější, ekologičtější a dopravně výhodnější, navíc umožní a výrazně urychlí také další rozvoj města a během výstavby nezabrzdí život v Brně.

Věřím, že festival Architecture Week Praha 2012 významně přispěje k tomu, abychom zvýšili povědomí o nutnosti rozvíjet dopravní infrastrukturu a podpořili tolik politizovanou globální dostupnost naší jihomoravské metropole. Přeji Architecture Week 2012 co největší úspěch.

Even in economically turbulent times, Brno changes and develops significantly; globally successful technology companies such as IBM, Honeywell, Motorola and Daikin operate in the city and major science and research projects are carried out. Further acceleration of the economic growth, however, largely depends on the global accessibility of Brno. It was not by chance that within the city´s economic development policy document (KERM), professionals from the entrepreneurial sector defined accessibility as a key problem hindering their business activities.

That is why I am delighted that transport, infrastructure and spatial development are the key topics of this year's prestigious Architecture Week Prague 2012 festival of architecture and urban planning and that we can present Brno as an important crossroads of Central European transport routes. Currently, two constructions are crucial for the city of Brno in terms of transport: redevelopment of the railway junction and construction of the outer city ring road, into which the city puts a lot of investment and organizational efforts. Without their implementation, further development of our metropolis is impossible, and we are even threatened to face its stagnation. Moreover, given the geographical location of Brno, these constructions are also crucial for the transport accessibility of the whole Czech Republic and Central Europe.

The implementation of these key constructions is a complicated and long-term process, accompanied by a number of difficulties that range from financing options and time requirements to complicated legislation. Nevertheless, we are able to move both projects systematically forward. In August 2012, a significant stretch of the outer city ring road between the Brno's districts of Žabovřesky and Královo Pole has been commissioned – a system of grade separated intersections, exits, entrances and two tunnels with a length of over 1,200 m. The implementation of other parts of the outer city ring road will follow, particularly in Žabovřeská Street along the river Svratka and the stretch towards Rokytova Street. Nowadays, it is already clear and undoubtable what an extremely unique and strategic location has the railway junction in Brno. It is located at the crossroads of European multimodal corridors and the unifying Europe cannot do without its modernization. Nevertheless, so far, only the first stage of the marshalling yard has been completed in May 2010 as part of the redevelopment of the railway junction. Other construction activities, such as the passage through the city including the construction of a new main railway station, are still missing their planning permissions. Brno plans the redevelopment of the junction to take place in a position near the river Svratka. Such a new position, compared to the current one, is more economical, cleaner and favorable in terms of transport; in addition, it will enable and significantly accelerate the further development of the city, and its construction will not interfere with everyday life in Brno.

I believe that the Prague Architecture Week 2012 festival will contribute significantly to increase awareness of the need to develop transport infrastructure and support the so much politicized global accessibility of our Moravian metropolis. I wish Architecture Week 2012 the greatest possible success.

Územní plánování a rozvoj města Brna se mění

Význam koncepce rozvoje území každého města vyplývá z jeho postavení v sídelní struktuře. Brno je jádrem regionu – přirozeného územního celku integrovaného vzájemnými vztahy a procesy. Koncepce rozvoje jeho území směřuje v dlouhodobém horizontu k vytvoření metropole o velikosti 420 000 trvale bydlících obyvatel, s podmínkami nezbytnými pro uspokojování potřeb obyvatel města i celé aglomerace.

Důležitým ukazatelem územního rozvoje města Brna jsou strategické dokumenty, kterými město identifikuje své silné a slabé stránky, rizika a příležitosti a usměrňuje hospodářský a společenský rozvoj. Stanovení koncepce rozvoje se odvíjí také od rozboru udržitelného rozvoje v rámci zpracování územně analytických podkladů v procesu územního plánování.
Rozvoj území města a jeho směřování, které má kořeny v devadesátých letech minulého století, je založeno na reflexi společenských a ekonomických změn a posouvá se k významnému posilování terciérního sektoru. V urbanistické struktuře města dochází k proměnám vyvolaným změnami v rozmístění kapacit ekonomické základny města. Intenzivně pokračuje přesun ekonomických aktivit z areálů dříve významných průmyslových podniků do nových oblastí – Českého technologického parku Brno Brněnské průmyslové zóny Černovická terasa, a do nově vznikajících administrativních komplexů – Brno Business Park, Spielberk Office Centre, Triniti nebo Heršpická, které se postupně stávají novými těžišti ekonomického rozvoje města. Souběžně probíhá proměna původních průmyslových areálů spojená s jejich obnovou pro nové využití – komerční a obytné funkce.

Rozvojová zóna Heršpická je atraktivní území o rozloze cca 25 ha mezi historickým jádrem a jižní částí velkého městského okruhu. Ojedinělá příležitost vystavět administrativní a polyfunkční komplexy v blízkosti historického jádra Brna vtiskla tomuto území charakter čistě administrativně-komerční zóny. Z hlediska obrazu města i krajinného rázu lze do vybrané části území umísťovat výškové stavby. Toto místo nabývá na atraktivitě zvláště v souvislosti s přestavbou brněnského železničního uzlu, která uvolní navazující rozsáhlé drážní pozemky k novému využití.
První administrativní budovou postavenou v tomto území byl M-palác. Následovala výstavba administrativních budov Spielberk Office Centre, ve stadiu realizace je výšková stavba AZ Tower, která se stane se svými 111 m nejvyšší budovou České republiky. V přípravě je administrativní komplex H-Park s dalšími výškovými budovami.
Urbanistické uspořádání území těží z jedinečných průhledů na Petrov – jednu z historických dominant města Brna. Ulice Heršpická je také jednou z hlavních městských radiál zajišťujících příjezd do centra města.
I toto perspektivní území má však své limity. Dosud realizované stavby využívají především stávající dopravní a technickou infrastrukturu, která slouží na hranici své kapacity. Nové administrativní komplexy bude možné realizovat pouze za předpokladu přímé obsluhy dopravními systémy s dostatečnou kapacitou, což bude možné až po dokončení nového nádraží, odstranění stávajícího kolejiště a vybudování jižního úseku velkého městského okruhu.
Město Brno je připraveno aktivně spolupracovat a spoluvytvářet podmínky pro současné i budoucí investory tak, aby bylo možné dosud opomíjené území v jižním centru zatraktivnit a efektivně využít.

Urban planning and development of the city of Brno are changing

The importance of a development concept for each city is implied by its position within the settlement structure. Brno is the core of the region – a natural territorial unit integrated by mutual relationships and processes. The concept of development of its territory aims in the long run to create a metropolis of a size of 420 thousand permanent residents, with the conditions necessary to meet the needs of the residents of the city and the whole metropolitan area.

Important indicators of the spatial development of the city of Brno are its strategic documents identifying the city's strengths and weaknesses, threats and opportunities and streamlining its economic and social development. The determination of a development concept is also derived from an analysis of sustainable development made during the processing of analytical data within the land-use planning process.
The development of the city and its orientation, which has its roots in the 1990's, is based on the reflection of social and economic changes and moves towards a significant strengthening of the tertiary sector.
The urban structure of the city undergoes transformations induced by changes in the distribution of the capacities of the city's economic base. An extensive relocation of economic activities from the sites of previously important industrial enterprises into new zones continues – the Czech Technology Park Brno, the Brno Industrial Zone – Černovice Terrace, and into newly built office complexes – Brno Business Park, Spielberk Office Centre, Trinity and Heršpická, which gradually become new centers of gravity of the city's economic development. Concurrently, the transformation of the original industrial sites is in progress, associated with their rehabilitation for new uses – for commercial and residential functions.

Heršpická development zone is an attractive area of approximately 25 ha between the historical downtown and the southern part of the outer city ring road. A unique opportunity to build administrative and multifunctional complexes near the Brno's historical downtown imprinted this zone with the character of a purely administrative and commercial zone.
In terms of city image and landscape character, a selected part of the area is suitable for the placement of high-rise buildings. This place is becoming even more attractive especially in connection with the reconstruction of the Brno railway junction, which will subsequently release extensive railway plots for new usage.
The first office building built in this area was the M-Palace. It was followed by the construction of office buildings at Spielberk Office Centre, and at the stage of implementation is a high-rise building named AZ Tower, which with its height of 111 meters is about to become the tallest building in the Czech Republic. In course of preparation is the H-Park office complex featuring additional high-rise buildings.
The urban arrangement of the area benefits from unique vistas to the Petrov – one of the historical landmarks of the city of Brno. Heršpická Street is also one of the main city thoroughfares leading to the city center.
Even this promising area, however, has its limitations. The buildings completed so far are using primarily the existing transport and technical infrastructure that is currently reaching the limits of its capacity. New office complexes can be built only upon provision of direct servicing by transportation systems with sufficient capacity, which will be possible only after completion of the new railway station, removal of the existing rail tracks and building the southern section of the outer city ring road. Brno is ready to actively cooperate and jointly create the conditions for current and future investors so that this so-far neglected area in the south center could be made more attractive and efficiently used.

1 | 2
— | —
3

1 – Kasárna Slatina/Slatina Barracks
2 – AZ Tower/AZ Tower
3 – Český technologický park Brno/Czech Technology Park Brno

4 | 5
— | —
6 | 7

4 – AZ Tower/AZ Tower
5 – Spielberk Office Centre/Spielberk Office Centre
6 – Mezinárodní centrum klinického výzkumu (FNUSA-ICRC)/Internacional Clinical Research Center (FNUSA-ICRC)
7 – Univerzitní kampus Bohunice, Masarykova univerzita/University Campus Bohunice, Masaryk University, foto/photo: Aleš Ležatka

Dopravní projekty jsou pro rozvoj Brna rozhodující

Kvalitní dopravní infrastruktura je klíčovým faktorem pro dostupnost města Brna i Jihomoravského kraje, zvyšuje jejich ekonomickou prosperitu a konkurenceschopnost a umožňuje sbližování s jinými evropskými městy a regiony. V Brně se kříží transevropské koridory sever–jih a západ–východ, což nabízí nejen řadu příležitostí pro rozvoj města, ale také klade požadavky na urbanistickou strukturu města.

Europoint Brno

Nejvýznamnějším projektem, na němž se vedle Brna a Jihomoravského kraje podílí i národní instituce, je přestavba železničního uzlu – projekt Europoint Brno. Realizací projektu modernizace železničních tratí na území města spojené s výstavbou nového nádraží a dořešením rychlých tratí ve směrech Praha–Vídeň a Ostrava by mělo být odstraněno tolik diskutované úzké hrdlo na evropské železniční síti.
Jedním z cílů přestavby železničního uzlu v Brně je propojení všech druhů dopravy na jednom místě, neboť jen tak může veřejná hromadná doprava konkurovat dopravě automobilové. Takové řešení umožňuje trasa s novou polohou hlavního nádraží.
Projekt modernizace železničního uzlu Europoint Brno současně rozšiřuje centrální zónu Brna a uvolňuje atraktivní stavební plochy. Město poroste a bude se dále vyvíjet jižním směrem.

Základní kostrou nové městské čtvrti se stane síť dopravních systémů, ve kterých připadne významná role regionální železniční dopravě. Přestavba železničního uzlu umožní další rozvoj Integrovaného dopravního systému Jihomoravského kraje a zkvalitní přestupní vazby mezi jednotlivými druhy dopravy.
S projektem Europoint Brno souvisí i rozvoj komunikační sítě města – úseků velkého městského okruhu či tzv. Bratislavského přivaděče.

Velký městský okruh Brno

Brno leží na důležitých silničních tepnách evropského významu, pro jejichž bezkolizní propojení s dopravním ruchem města jsou zapotřebí kvalitní silniční komunikace s dostatečnou kapacitou.

Hlavní brněnskou okružní komunikací je velký městský okruh. Jeho úkolem je ochránit vnitřní část města a jednotlivé obytné celky od nadměrné dopravy a současně nabídnout dostatečně kapacitní a kvalitní trasy pro stále se zvyšující zejména tranzitní dopravní zatížení.

Okruh o délce zhruba 20 km procházející městskými částmi mimo centrum bude směrově dělenou víceproudou komunikací rychlostního typu. Umožní nejrychlejší a plynulý přesun automobilů z jedné strany města na druhou, odstraní neúnosnou dopravní zátěž řady hlavních ulic a využívat ho bude i velká část tranzitní dopravy. Díky víceproudému řešení samotného okruhu a vybudování mimoúrovňových křížení s hlavními ulicemi se zásadně zkrátí doba cestování napříč městem.
Komplex staveb na velkém městském okruhu (VMO) je částečně dokončen a na několika místech rozestavěn. Z ekonomických, dopravních i administrativních důvodů není možné jej celý postavit v jedné etapě. Trasa okruhu je dělena na jednotlivé mezikřižovatkové úseky, jejichž postupné zprovozňování umožňuje využívat všech již postavených částí.
V současné době je před dokončením výstavba VMO Dobrovského se stavbou Žabovřeská – mosty a s navazující mimoúrovňovou křižovatkou Dobrovského – Svitavská radiála. Tyto stavby mají mimo jiné důsledně vyřešenou protihlukovou ochranu okolní zástavby, neboť procházejí rezidenčním územím.
Výstavba velkého městského okruhu v Brně bude v následujícím období pokračovat dalšími segmenty tohoto komunikačního obchvatu centra města. Realizací VMO Žabovřeská I a VMO Tomkovo náměstí – Rokytova bude dokončena jeho celá severní polovina. Jižní část VMO souvisí s přestavbou železničního uzlu Brno a na její realizaci si budeme muset ještě chvíli počkat.

1 | **2** | **3**

1 – Model území Europoint Brno/Europoint Brno area
2 – Stávající vlakové nádraží/Current railway station
3 – Brno, letecký snímek/City of Brno, aerial photo

Transportation projects are crucial for the development of Brno

Good transport infrastructure is a key factor for the accessibility of Brno as well as the South Moravian Region, which increases their economic prosperity and competitiveness and enables their convergence with other European cities and regions. In Brno, the north–south and east–west trans-European corridors are crossing, which not only offers many opportunities for the development of the city, but also raises demands concerning the urban structure of the city.

Europoint Brno

The most important project, in which national institutions participate alongside with Brno and the South Moravian Region is the redevelopment of the railway junction – a project entitled Europoint Brno. Through implementation of this project of modernization of railway lines in the city area associated with the construction of a new station and completion of the design of fast tracks in the direction of Prague–Vienna and Ostrava, a much-discussed bottleneck on the European railway network should be removed.
One of the goals of the redevelopment of the railway junction in Brno is the integration of all transport modes in one place, because it is the only way that public transport can compete with individual car transport. Such a solution can be achieved only through new routing of the lines with a new location of the Main Station.

The Europoint Brno railway junction upgrade project will at the same time expand the central zone of Brno and release attractive building lots. The city will grow and develop further south. The basic frame of the new city district will be a network of transport systems in which an important role will be assigned to regional rail transport. Redevelopment of the railway junction will allow further development of the Integrated Transport System of the South Moravian Region and improve interchange options between various transport modes.
The Europoint Brno project is also related to the development of the city's roadway network – sections of the outer city ring road or the so-called Bratislava feeder.

Outer City Ring Road Brno

Brno is situated at important road arteries of European importance; their collision-free connection to the traffic of the outer city ring road good-quality roadways with sufficient capacity.
The main circular roadway in Brno is the large city ring road. Its mission is to protect the inner town and individual residential areas from excessive traffic, while offering routes of sufficient capacity and quality for the constantly increasing especially through traffic load.
The ring road of a length of about 20 km passing through the neighborhoods outside the center will be a multiple-lane divided expressway. It will allow for fast and smooth flow of cars from one side of the city to another, removing unacceptable traffic load from a number of main streets, while it will be used by a great part of through traffic. Thanks to the multiple-lane solution the outer city ring road itself and the construction of grade separated intersections with main streets, travel time across the city will be reduced significantly.
The complex of buildings on the outer city road (known under the acronym VMO) has been partially completed and its construction in progress in several places. For economic, traffic and administrative reasons, it is not possible to build it all at once. Routing of the circuit is divided into individual sections between junctions; their gradual commissioning allows the use of all the already completed sections. Currently, construction of VMO Dobrovského is nearly finished, with the site of Žabovřeská Bridges and following junction of Dobrovského – Svitavská thoroughfare. These roadways benefit among others from consistently designed noise protection of the surrounding buildings, as they pass through a residential area.
Construction of the outer city ring road in Brno will continue in the coming period with additional segments of the road bypass of the city center. With the implementation of VMO Žabovřeská I and VMO Tomkovo Square – Rokytova, its entire northern half will be completed. The southern part of VMO is related to the redevelopment of the Brno railway junction and we will have to wait a little longer for its implementation.

4 | **5** | **6**

4 – Úsek Brno–sever/Brno–sever section
5 – Pisárecký tunel/Pisárky tunnel
6 – Svitavská radiála/Svitavská thoroughfare

Architektonický časopis Stavba přináší čtyřikrát ročně aktuální novinky ze světa architektury a stavění. Jednotlivá čísla jsou většinou tematicky uspořádána, přičemž stěžejní a pravidelně se vracející témata jsou věnována otázkám rozvoje měst, bydlení a rekonstrukcím. Časopis je určen nejen architektům a studentům architektury, ale i projektantům a stavebním technikům.

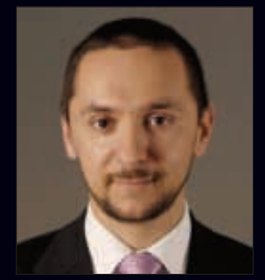
Vydává Business Media CZ, Nádražní 32, 150 00 Praha 5, tel.: 225 351 133, predplatne@bmczech.cz

Juraj Thoma

České Budějovice

Mgr. Juraj Thoma
primátor/Mayor

Magistrát města České Budějovice
náměstí Přemysla Otakara II. 1, 2
České Budějovice
e-mail: thomaj@c-budejovice.cz
tel.: +420 386 802 901
www.c-budejovice.cz



Hlavním tématem letošního festivalu architektury a urbanismu je doprava a infrastruktura. Dalo by se říci, že pro České Budějovice jsou tato slova naprosto klíčová. Pravidelný půdorys královského města, jehož střed tvoří rozsáhlé čtvercové náměstí, patří k vrcholům středověkého urbanismu v českých zemích. Svým založením bylo ale zároveň předurčeno zůstat po mnoho let městem uzavřeným v prstenci hradeb. Již za vlády Karla IV. zaznamenala velký rozmach vodní doprava. Místní Lannova loděnice je nejstarší dochovanou stavbou svého druhu v Čechách. Teprve 19. století však pro České Budějovice znamenalo převratný technický pokrok. Za zmínku stojí například vůbec první železnice na evropské pevnině – Gerstnerova koněspřežní dráha přepravující sůl z Rakous, nebo výjimečná architektonická úprava regulace Gellertovy papírny v podobě hybného jezu. Jejím autorem byl osobitý Karel Chochola, který patřil ke generaci prvorepublikových architektů, jež se ztotožnila s moderním evropským i americkým stylem života a daleko přesahoval budějovické poměry.
Na ideální či spíše optimální dopravní podmínky naše město teprve čeká. Jednou z největších silničních investic za posledních roky je silnice propojující městské dopravní okruhy. Stavba za 715 milionů korun významně odlehčila dopravě a stejný efekt si slibujeme od právě budované Zanádražní komunikace. Na stavbu pro Budějovičáky, Jihočechy i návštěvníky našeho kraje nejdůležitější silnice, kterou je nade vší pochybnost dálnice D3, však zatím – již několik desetiletí – čekáme marně.
Dopravní napojení na moderní evropskou infrastrukturu tak České Budějovice získávají hlavně díky právě realizované modernizaci železničního koridou spojujícího Prahu a rakouský Linec. Nejbližší roky pak ukáží, zda své „právo na existenci" obhájí letiště České Budějovice, společný projekt našeho města a Jihočeského kraje.

The main theme of this year's festival of architecture and urbanism is transport and infrastructure. You could say that these words are absolutely crucial for České Budějovice. The regular ground plan of the royal city with the centre formed by a large square is one of the highlights of medieval urbanism in the Czech lands.
When founded, the city was destined to remain confined for many years by a ring of fortifications. Already during the reign of Charles IV water transportation saw an extensive boom. Local Lanna's Dockyard is the oldest preserved building of its kind in Bohemia. It was only 19th century that meant revolutionary technological progress for České Budějovice. Worth mentioning is for example the first railway on the European continent Gerstner horse-drawn railway for transport of salt from Austria or the exceptional architectural modification of Gellert paper mill with a moving weir. The author of this modification was Karel Chochola, a peculiar man who belonged to the First Czechoslovak Republic generation of architects that identified themselves with modern European and American lifestyle and reached far beyond the context of České Budějovice.
Our city is still waiting for ideal or rather optimal transportation conditions. One of the largest road investments made in last few years is the road connecting the city circle roads. The 715 million CZK construction significantly relieved traffic and we expect the same effect from the Zanádražní road that is currently under construction. But we are still – for several decades – waiting in vain for beyond all doubt the most important construction for the people of České Budějovice, South Bohemia and its visitors – the D3 speedway.
České Budějovice obtained the transport link to modern European infrastructure mainly through the recently implemented modernization of the railway corridor connecting Prague and Linz. The next few years will determine whether a joint project of our city and the South Bohemian Region – České Budějovice Airport – will defend its „right to exist".

České Budějovice

V Českých Budějovicích snad ještě výrazněji než v jiných městech určují prostorové širší vztahy základní možnosti kvalitní urbanizace vlastního města. Jsou to poloha města ve výrazně zachovaných nivách řek Vltavy a Malše, blízkost výrazného morfologického útvaru Lišovského prahu a kapsovitý útvar Českobudějovické pánve. Do městské struktury proniká příroda buď jako zelené klíny krajiny, či jako „stuha" více či méně parkově upravených území zeleně kolem břehů řek. Město samo se pak nevyvíjelo uceleně po blocích, ale vždy po určitých prostorově jasně vymezených částech s odlišným charakterem. A i když moderní technologie a stavební rozvoj poslední doby rozdíly mezi částmi města stírají, zůstává pro budoucnost důležitým poselstvím nalezení jejich vlastní identity. Samostatnou a odlišnou částí je jasné a ucelené městské historické jádro, které je od roku 1980 chráněno jako městská památková rezervace. Jeho uspořádání, předznamenané zvíkovským purkrabím Hirzem jako lokátorem, se šachovnicovou osnovu a s rozsáhlou a ojedinělou koncepcí podloubí, v sobě nese otisk všech stavebních slohů od svého založení v roce 1265 až do dneška. Urbánní gotická koncepce spolu s architektonickou různorodostí se tak stala zajímavým zrcadlem architektonického vývoje.

Dalšími výraznými počiny v rozvoji města se stala zástavba kolem historického jádra, vznikající ve druhé polovině 19. a na začátku 20. století s dosud dochovanou velmi cennou předměstskou architekturou. Tuto vývojovou etapu jednoznačně reprezentuje ucelená klasicistní zástavba Pražského předměstí na severu, stejně tak jako průmyslový komplex Koh-i-Noor Hardtmuth a území kolem nemocnice na jihu. Vývoj po druhé světové válce, který byl předznamenán prudkým zvýšením počtu obyvatelstva, znamenal pro město vznik velkých obytných celků na levém břehu řeky Vltavy a s tím související potřebu hledání možností k překonání řeky. Nepravidelné rozložení obyvatel v takovém rozsahu tak znamená i do budoucnosti zadání pro hledání všech možností jak tuto disproporci odstranit či alespoň zmírnit. Stejně tak jako skutečnost, že České Budějovice, jako centrum regionu, vytváří se svými satelitními vesnicemi aglomeraci, jejíž územní a provozní rozvoj bude muset být synchronizovaný.

In České Budějovice, perhaps even more than in other cities, the fundamental possibilities of quality urbanization of the city itself are determined by wider spatial relations. These are for example the location of the city in the noticeably preserved floodplains of the Vltava and the Malše rivers, the proximity of the significant geomorphological feature called Lišovský práh (Lišov Treshold) and the pocket-shaped feature of the Českobudějovická pánev (České Budějovice Basin). The urban structure is penetrated by nature either in the form of green wedges of landscape or as „ribbons" of more or less park like green areas along the river banks. The city itself hasn't developed coherently block by block, but rather by clearly spatially defined segments of different character. And even though modern technologies and recent construction development are reducing some of the differences between the city parts, finding their own identity is still a very important message for the future. The historic centre of the city remains the only separate and distinct part that is clearly defined. The centre is protected as urban preservation area since 1980. Its organization influenced by the burg rave of Zvíkov – locator Hirzo – with chessboard pattern and extensive and unique archways concept caries imprints of all architectural styles used since its foundation in 1265 until today. Urban gothic concept along with architectural diversity creates an interesting mirror of architectural development. Another distinct exploit in the city's development is built-up area created around the historic centre in the second half of the 19th century and the beginning of the 20th century with its well-preserved and valued suburban architecture. This development phase is unambiguously represented by classical buildings of Pražské předměstí in the north and also by the Koh-i-Noor Hardtmunth industrial complex and the area around the hospital in the south. The post-WWII development, which was ushered in by an abrupt population increase, meant that large residential complexes were built on the left bank of the river Vltava, which subsequently brought a need for finding all possible ways of crossing the river. Uneven density of population in such extent means that also in the future all possible options will have to be found to remove this disproportion or at least to reduce it. The same goes for the fact that the city of České Budějovice, being the centre of the region, forms together with its satellite towns such a large agglomeration that its regional and operational development will have to be synchronized.

Doprava

Doprava je dlouhodobě největším problémem města. Na této skutečnosti se shoduje jak vedení a odborná veřejnost, tak občané. Jedná se hlavně o nedostatečné napojení města na transevropské, národní a regionální dopravní sítě, zejména budoucí dálnici D3, a nízkou propustnost města jak pro přetrvávající tranzitní, tak vnitroměstskou dopravu. Důsledkem jsou mimo jiné časté dopravní zácpy a klesající atraktivita MHD.
Mezi hlavní cíle patří napojení Českých Budějovic na připravovanou dálnici D3 a vybudování severního obchvatu města (přeložka komunikace I/20 – severní spojka), které jsou pro vnější dopravní vztahy města zcela zásadní. Za velmi důležitou je považována rovněž výstavba dálničních přivaděčů s vazbou na město (přeložky komunikací I/34 – již dokončena, III/0341 Hlinecký přivaděč, a dokončení přeložky silnic II/156 a II/157 – Zanádražní komunikace). Město má zájem připravovat a realizovat dopravní stavby pro překonávání urbanistických bariér města – řek a železnice, které město rozdělují. V současné době tvoří místa křížení kapacitní hrdla, před kterými vznikají kongesce. Jelikož České Budějovice patří mezi města s vysokým stupněm automobilizace, je snaha ovlivnit dělbu přepravní práce ve prospěch veřejné, cyklistické a pěší dopravy výstavbou nových pěších a cyklistických tras a zvýšením kvality MHD.
U řek, protékajících městem, lze využít i jejich skrytý potenciál spočívající v jejich splavnění a zvýšení atraktivity pro turisty. V této souvislosti město podporovalo projekt ŘVC ČR – Dokončení vltavské vodní cesty, vlastním projektem Město a voda, kdy na vlastní náklady

vybavilo stavby jako je Lannova loděnice a ochranný přístav České Vrbné návaznou infrastrukturou poskytující kulturní zázemí pro účastníky sportovní i rekreační plavby.
Město České Budějovice se má zájem podílet na dalším rozvoji Jihočeského letiště a podpoří jeho dopravní napojení (přeložka silnic II/134 – jižní tangenta). Dále bude dosažitelnými způsoby podporovat realizaci IV. TŽK.

Transportation

Transportation has long been the biggest problem of the city. The city leaders and experts as well as the citizens share the same opinion at this issue. It is mainly about the insufficient connection to trans-European, national and regional transport networks, in particular the future D3 highway, and low permeability of the city for both the present transit and internal traffic. As a result, inter alia, traffic jams are occurring frequently and the attractiveness of public transport is decreasing. The main objectives include connecting of České Budějovice to the planned D3 highway and construction of the northern city bypass (rerouting I/20 road – northern link), which are crucial for external transport relations of the city. Building of highway feeder roads linked to the city (rerouting I/34 road – already completed, III/0341 Hlinecký feeder road, and completion of rerouting II/156 and II/157 roads – Zanádražní Road) is also considered very important.
The city has an interest in developing and implementing road constructions to overcome urbanistic city barriers – rivers and railroads that divide the city. Currently, the crossing points create capacity throats, thus giving rise to congestions. Since České Budějovice is among the cities with high car ownership, there is an effort to influence the mode of transportation in favour of public transport and cycling or pedestrian transfer by construction of new walking and cycling routes, and by improving the quality of public transport.
With rivers flowing through the city, it is also possible to use their hidden potential consisting in their navigability and increasing their attractiveness for tourists. In this context, the city supported the project of Directorate

1 | | | 3
| 2 | 4 |

1 – České Budějovice, letecký pohled/České Budějovice, aerial view
2 – Dlouhá lávka přes Vltavu/Long Footbridge over the Vltava River
3 – Lannova loděnice/Lannova Shipyard
4 – České Budějovice, náměstí/České Budějovice, Square

of Waterways of the Czech Republic – Completion of the Vltava Waterway, by its own project City and Water, wherein at its own expenses it equipped the constructions like the Lannova Shipyard and České Vrbné Protective Harbour with related infrastructure, providing cultural facilities for participants of sports and recreational boating.
The City of České Budějovice wants to participate in further development of South Bohemian Airport and will support its transport connection (rerouting II/134 road – southern tangent). It will

also support the implementation of the IV Transit Railway Corridor by all possible means.

Město a voda/City and Water

Cílem rozvojového projektu Město a voda je využít potenciál polohy Českých Budějovic na soutoku řek Vltavy a Malše a vytvořit podél nich zázemí, odpovídající požadavkům dnešní doby. Projekt RVC ČR Dokončení vltavské vodní cesty obnovuje splavnost Vltavy od Českých Budějovic do Hluboké nad Vltavou.

The development project City and Water is aimed at using the potential of České Budějovice location at the confluence of the Vltava and Malše rivers and creating facilities along them, meeting the present time requirements.

Completion of Czech Vltava Waterway, the project of Directorate of Waterways of the Czech Republic, renews navigability of the Vltava river from České Budějovice to Hluboká nad Vltavou.

Přístaviště Lannova loděnice /Lannova Shipyard Dock

Lannova loděnice uzavírá vltavskou vodní cestu. Je umístěna u levobřežní paty vltavské kynety. 60 m dlouhé a 2,5 m široké plovoucí molo je složené z betonových plovoucích segmentů, ukotvených na vodící piloty. I v případě povodní jimi bude molo bezpečně vedeno. Tzv. pacholata, umístěná na molu, umožňují vyvázání velkých osobních i malých sportovních plavidel. Výstupní můstek je kloubově upevněn v hraně břehu a posuvně doléhá na molo. Plavidla se mohou otáčet pod Jiráskovým jezem. Umožňuje to úprava koryta pro obratiště o průměru 50 m s dvěma dalbami a plavební hloubkou 1,6 m. Hlavním investorem stavby přístaviště je ŘVC ČR, město České Budějovice se podílelo vybudováním sociálního zázemí, přístupového chodníku, mobiliářem a terénními úpravami.

The Lannova Shipyard closes the Vltava waterway. It is located at the left bank heel of the Vltava cunette. A 60 m long and 2.5 m wide floating pier is composed of concrete floating segments, anchored to guide pilots. They will safely carry the pier even in case of floods. The so-called bollards, located on the pier, allow mooring of large passenger vessels as well as small sport vessels. The gangway is fixed at the edge of the shore by means of a joint and it slidably weighs down upon the pier. Vessels can turn under Jirásköv Weir. This is possible due to modification of the river bed for the turning place having a diameter of 50 m, with two bollards and navigation depth of 1.6 m. Directorate of Waterways of the Czech Republic is the main investor of dock construction, the city of České Budějovice participated by providing social facilities, access sidewalk, street furniture and by landscaping.

Ochranný přístav České Vrbné /České Vrbné Protective Harbour

Ochranný přístav České Vrbné využívá již fungující umělé vodní trati ve vodáckém Centru Lidy Polesné. Umožňuje kotevní stání 23 malých a 2 velkých lodí. Přístav má tvar trojúhelníkového bazénu s vjezdem, hrazeným pro případ velké vody vzpěrnými vraty. Vjezd je situován proti proudu řeky nad vtokovým objektem do kanálu vodní slalomové dráhy. Plocha bazénu je cca 0,46 ha, hloubka 2 m. Kolem obvodu jsou zřízena dřevěná mola. Přemostění vjezdu je řešeno mostem s pojezdovou výškou pro plavidla 5,25 m. Přístav je jediným místem v ČR, vybaveným sklopným

mostem, který umožňuje běžný provoz na místní komunikaci a při zdvižení i vjezd vyšších plavidel. Hlavním investorem je ŘVC ČR. Město České Budějovice zajistilo vybudování vodovodní a kanalizační přípojky, přeložky sítí, úpravu vtokového bazénu a terénu a stavbu kapitanátu, odkud je řízen provoz přístaviště.

The Protective Harbour at České Vrbné uses the already existing artificial water track in the Paddling Centre of Lída Polesná. It allows anchoring of 23 small and 2 large ships. The harbour pool has a triangular shape with an entrance enclosable with a buckling door in case of high water. The entrance is located upstream of the inflow object to channel of the water slalom course. The pool area is approximately 0.46 hectares, depth is 2 m. Around the periphery there are wooden piers. Bridging the entrance is solved by a bridge with a sliding height for vessels of 5.25 m. The harbour is the only place in the Czech Republic equipped with a hinged bridge that allows normal traffic on the local road and upon lifting also the entry of higher vessels.
The main investor is Directorate of Waterways of the Czech Republic. The city of České Budějovice provided for constructing of water supply and sewerage connections, relaying of networks, modification of inlet pool and terrain, as well as building the harbour master office, from where harbour traffic is controlled.

Dlouhá lávka přes Vltavu/Long Footbridge over the Vltava River

Investor/Investor:
Statutární město České Budějovice
/Statutory City of České Budějovice

5 | | **8** |
— — — —
6 | **7** | | **9**

5, 7, 8 – České Budějovice/City of České Budějovice
6 – Zanádražní komunikace/Zanádražní road – city's internal circuit
9 – Cyklistická lávka/Cycling bridge

Generální projektant/Chief Designer: A1
Projektant mostu/Bridge Designer:
VPÚ DECO PRAHA (Ing. Václav Mach, Ing. Lukáš Zemek, Ing. arch. Jan Uchytil)
Zhotovitel/Contractor: JHP
Podzhotovitelé/Sub-contractors:
LIAZ Vintířov, Zakládání staveb, Dálniční stavby Praha

Třípolový předpjatý most přes Vltavu a dřevěný příhradový most přes Malši jsou součástí první etapy výstavby komunikačního propojení centra Českých Budějovic přes Sokolský ostrov se Stromovkou a nákupním centrem na levém břehu Vltavy. Soutěž, vypsaná Magistrátem Českých Budějovic v roce 2000, požadovala návrhy pro přemostění Vltavy a rekonstrukci stávající lávky přes slepé rameno Malše, zejména odstranění schodů na Zátkovo nábřeží.
Lávku přes Vltavu řešil vítězný autorský tým ve dvou koncepcích. Nevýhodou řešení, kde hlavním nosným systémem byly dva šikmé oblouky se sítí závěsů a podélně vzepjatou mostovkou, bylo dominantní působení konstrukce vůči architektonicky a inženýrsky velice kvalitní konstrukci plaveckého stadionu v těsném sousedství budoucí lávky. Proto byla vybrána varianta předpjatého pásu, který při pohledech z levého břehu Vltavy halu nejen nezakrývá, ale svým prohnutím ji ještě zvýrazňuje.

A three-span prestressed bridge over the river and a wooden truss bridge over the Malše river are a part of the first phase of constructing the communication link from České Budějovice to Stromovka and the shopping centre on the left bank of the Vltava through the Sokolský Island. The competition announced by the Municipality of České Budějovice in 2000 requested proposals for bridging the Vltava river and reconstruction of the existing footbridge over the billabong of the Malše river, in particular removing of the stairs on Zátkovo Waterfront. The winning team of authors solved the footbridge over the Vltava in two concepts. A disadvantage of the solution, where the main supporting system comprised two inclined arches with hinge networks and longitudinally raised deck, was a dominant effect of the construction in comparison to a swimming stadium, located in the vicinity of the future footbridge, having a high quality construction from the architectural and engineering point of view. Therefore, the variant of a prestressed strip was chosen, which not only does not obscure the hall when viewed from the left bank of the Vltava, but its bending is even heightening it.

SPYRON
NEXT LEVEL OF DIGITAL PRINTING

GRAFICKÝ DESIGN V ARCHITEKTUŘE | WWW.SPYRON-DESIGN.CZ
grafická identita prostoru / grafické dekorace interieru a exterieru / navigace budov

Martina Rosenbergová

Bc. Martina Rosenbergová
Primátorka/Mayor

Statutární město Liberec/City of Liberec
Nám. Dr. E. Beneše 1/1
Liberec I – Staré město
tel.: +420 485 243 111
e-mail: info@magistrat.liberec.cz
www.liberec.cz

Kdykoliv si ušetřím trochu času a projdu se pěšky Libercem, zaplaví mne pocit radosti nad tím, v jak krásném městě žijeme. Přitom nejlepším obdobím pro objevování třeba i zapadlých míst bývají letní podvečery. V ostrých slunečních paprscích důsledněji než jindy vystupují obrysy zajímavých budov, památek, úzkých klikatých uliček, anebo reliéfů domů. Dovolte mi, abych se vám svěřila s několika místy, které mám v Liberci nejraději.

Jako zdejší rodačka nemohu na prvním místě nezmínit proslulou dominantu města, ale i celého Libereckého kraje – horský hotel a vysílač Ještěd. Rotační hyperboloid architekta Karla Hubáčka, oceněný v roce 1969 Perretovou cenou jako mimořádný architektonický počin, se stal symbolem regionu. Je zajímavé, že právě tato moderní stavba, ležící vlastně mimo samotné město, je chápána lidmi jako jeho znak, že odsunula do pozadí třeba novorenesanční historickou radnici nebo jiné, ještě starší památky. Ve mně vzbuzuje tento kužel, který se hrdě vypíná do nebe, vedle obdivu také pocit pokory. I kdyby se na něj člověk podíval desetkrát denně, nikdy mu nezevšední.
Trochu odstrčené od centra dění leží nejstarší hrázděné domky v Liberci. Valdštejnské domky, postavené v letech 1678 až 1681, nám ukazují, jak před několika staletími zdejší obyvatelé žili. Stejně jako všem Liberečanům i mně je trochu líto, že se ze stavby, inspirované lidovou architekturou, zachovalo jen průčelí, a že návštěvníci města mohou domky obdivovat pouze zvenku.
Vedle neorenesančních městských lázní vídeňského architekta Petera Paula Branga, které byly na počátku 20. století nejmodernějšími ve střední Evropě, anebo historické radnice či budovy divadla patří k architektonickým klenotům Liberce také Strossova vila v Lidových sadech. Budova, postavená v letech 1923–1925 libereckým stavitelem Adolfem Bürgerem podle návrhu architekta Thila Schodera z Gery, svým tvarem připomíná plující parník. Cenný je i interiér, vyložený barevným mramorem a exotickým dřevem. Právem byla Strossova vila zapsána na seznam kulturních památek České republiky. Liberec se ale může chlubit také několika zajímavými moderními budovami, postavenými až po Listopadu 1989. Na místě Němci vypálené židovské synagogy vyrostla v letech 1996–2000 pod záštitou prezidenta Václava Havla a tehdejšího prezidenta Spolkové republiky Německo Romana Herzoga monumentální Stavba smíření – Krajská vědecká knihovna. Na samotnou knihovnu navazuje nová židovská synagoga, postavená ve tvaru trojúhelníku. Budova, kterou navrhl architekt Radim Kousal, se v r. 2001 dočkala ocenění Stavba roku. Stavbou roku se na mezinárodní přehlídce ARCH95 stala už v roce 1995 díky originálnímu architektonickému řešení a svému zasazení do okolí další osobitá liberecká budova, zdejší Základní umělecká škola.
Zajímavých i historicky cenných míst má město Liberec samozřejmě mnohem víc, než se do rozsahu jednoho článku vejde. Kdyby Liberečané neměli být na co pyšní a nežilo se jim pod Ještědem dobře, dávno by město ztratilo punc pátého největšího v České republice.

Every time that I spare a little bit of time and go for a walk round Liberec I am overwhelmed by feeling of pleasure over the beauty of the town in which we live. The best time for discovering nice places, even the unknown ones, is summer early evenings. The sharp rays of sun uncover, more distinctly than at other times, the outlines of interesting houses, monuments, winding narrow lanes or house embossments. Let me share with you several places which I particularly like in Liberec.

As a native of this town, the first monument that I must name cannot be anything else but the famous dominant of the whole Liberec Region – Ještěd (a mountain hotel and TV transmitter). The rotational hyperboloid of architect Karel Hubáček, awarded as an exceptional architectural deed by the Perret Prize in 1969, became the symbol of the whole region.
It is interesting that this modern structure, which is in fact situated beyond the city itself, is by its citizens understood as the city symbol so much that it has outranked other exceptional monuments such as the neo-renaissance town hall building or other, older monuments.
The cone of the hotel, so majestically towering towards the sky, inspires the feeling of admiration but also of humility. Should you look at it ten times a day, it never becomes commonplace.
The oldest timber-framed houses are situated a little bit off the main centre of activities.
The so called Houses of Waldstein, built in 1678 and 1681, give us a glimpse of how people lived several centuries ago. I feel, just as all the citizens of Liberec, a little bit sorry, that out of these houses, inspired by folk architecture, only the front walls remained and thus can be only admired from outside.
Another monument that must be mentioned – besides architectural jewels such as the neo-renaissance municipal baths constructed by the Viennese architect Peter Paul Brang (the most modern baths in Central Europe in the beginning of the 20th century), the old town hall building or the theatre building – is Villa Stross in Lidové sady street. The building, built between 1923–1925 by Liberec master builder Adolf Bürger according to a plan of architect Thil Schoder from Gera, resembles a steamboat in motion. Its interior panelled with coloured marble and exotic wood is also precious.
The Villa Stross has been rightfully listed as a cultural monument of the Czech Republic. Liberec however also prides itself with several modern buildings built after the 1989 revolution. A monumental structure of reconciliation – the District Scientific Library building – was constructed between 1996 and 2000 on a site of a former Jewish synagogue burnt down by the Germans. The project was carried out under the patronage of president of Germany of that time, Mr. Roman Herzog, and his Czech counterpart, Mr. Václav Havel. A newly built synagogue of a triangular shape is connected to the library building. The building designed by architect Radim Kousal was awarded the Structure of the year prize in 2001. The unique building of the School of Arts was also awarded the Structure of the year prize in 1995 (on an international exhibition ARCH95) due to its unique architectural solution and its harmonious setting into its surrounding.
There are, of course, many more interesting and precious sights in Liberec. The extent of this article however does not allow naming them all. If the people of Liberec were not proud of their city and if they did not live well here underneath the mount of Ještěd, we would have long ago lost the number five position in the ranking of Czech towns.

Liberec, dynamická metropole severních Čech

Liberec, někdejší „hlavní město českých Němců“ a výkladní síň německého živlu v Čechách, představoval s trochou nadsázky pomyslný protiklad k „salónu republiky“, Hradci Králové. Architektura města, rušné křižovatky kultur, dějin a ideologií, v níž se mísili a vzájemně ovlivňovali Češi, Němci a Židé, tak výmluvně odráží složitou historii území dnešní České republiky.
Příznačným rysem Liberce jsou zejména mimořádně rozlehlé vilové čtvrti, které co do kvality a rozsahu nemají na našem území takřka obdoby. Při jejich rozvoji, úzce souvisejícím s průmyslovou konjunkturou, sehrál klíčovou roli na přelomu 19. a 20. století především fenomén takzvaných zahradních měst, který se posléze stal jedním z charakteristických znaků města. Hlavní podíl na výsledném zahradním charakteru města, prostoupeném všudypřítomnou zelení, má neobyčejně členitý a takřka nezastavitelný terén. Tato skutečnost stále představuje základní znak, určující jeho podobu. I přes opakované regulační snahy magistrátu během 19., 20. i 21. století je v urbanistické osnově města stále dobře patrná značná roztříštěnost a neuspořádanost. S tím jde ruku v ruce také neméně složitá dopravní situace, způsobená komplikovaným kopcovitým terénem. Právě ten neumožňuje jednoduchá, rychlá a levná řešení, aplikovatelná v jiných městech.
V Liberci, dynamické metropoli severních Čech, se nepřetržitě bourá a staví od nepaměti, a právě toto neustálé architektonické převrstvování podtrhuje její nezaměnitelný charakter „města od včerejška“. Na poměrně malém prostoru se tak mnohdy nekoncepčně a živelně střetává dobrá i špatná architektura, čímž vzniká osobitá skrumáž, kterou v jiném městě rozhodně nenajdeme.
Zároveň si Liberec, zasazený v malebné kotlině ozdobené majestátní korunou hor, zachoval svého genia loci; působivou směsici architektury, kde se setkávají velkolepé vily, skromné roubenky i rozsáhlé tovární areály s moderními prosklenými paláci. A to vše rámuje jedinečné horské panorama s přírodou na dosah ruky. Ostatně není náhodou, že se Liberec pravidelně umisťuje na předních příčkách měst s nejlepší kvalitou života v České republice.

Liberec, dynamic capital of the Northern Bohemia

Liberec, a former „capital of the Czech Germans“ and a showcase of the German minority living in the Czech lands, used to, with a bit of overstatement, represent a hypothetical opposite to the „Saloon of the Republic“ – Hradec Králové. The city has been a busy crossroads of cultures, historical events and ideologies, in which the three main nationalities – the Czechs, Germans and Jews – mixed together and influenced one another, and this is impressively reflected in the architecture of the city.
A characteristic feature of Liberec is exceptionally vast uptown garden suburbs that – as far as their quality and vastness are concerned – are almost unparalleled in our country. A key role during their development (closely connected to the industrial boom of the turn of the 20th century) was the influence of the phenomenon of so called garden towns that later on became one of the characteristics of the city. The main factor for the resulting garden character of the city with omnipresent greenery is that it is situated in an exceptionally hilly and complex terrain that is almost unusable for systematic construction. This continues to be fundamental characteristics determining the appearance of the city. Despite repeated regulatory attempts of the municipal authorities during the 19th, 20th and 21st centuries, the urban arrangement of the city still reflects large degree of fragmentation and disorderliness. For this reason and because of the hilly terrain, the traffic situation is also quite complicated. Easy and cheap solutions that work in other towns are unthinkable here.

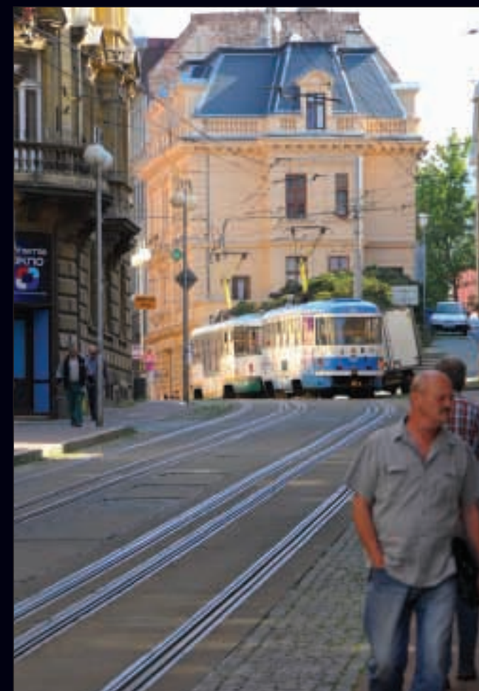
Liberec

Liberec, the dynamic capital of the North Bohemia, has always been subject to incessant demolitions and constructions. This continuous architectural interlacing and overlapping highlights its unmistakable character of the „City from yesterday“. On a relatively small area, often in a spontaneous manner lacking conception, good architecture meets bad architecture and a distinctive scrummage has been created that cannot be found elsewhere. Liberec, situated in a picturesque valley overlooked by a majestic crown of mountains, has preserved its own unique atmosphere – by its impressive architectural mix where magnificent villas meet modest wooden cottages, vast industrial premises or modern glass palaces. And that all is set into a unique mountain panorama with beautiful nature and sceneries within arm's reach.
It comes as no surprise that Liberec regularly ranks in the top positions among the towns with the best quality of life in the Czech Republic.
(Jaroslav Zeman)

1 | | 3 | |
| 2 | 4 | 5

1 – Divadlo F. X. Šaldy/F.X. Šalda Theatre
2 – Vysílač Ještěd/Ještěd TV Tower
3 – Knihovna a synagoga/Library and synagogue
4 – Radnice/Town Hall
5 – Liberecké tramvaje/Trams of Liberec

Metropole Libereckého kraje, město Liberec, je se svými více než 100 tisíci obyvateli pátým největším městem České republiky. Spolu se sousedním Jabloncem nad Nisou a okolními nejbližšími obcemi vytváří aglomeraci, která má zhruba 170 tisíc obyvatel. Liberec se nachází asi 90 km severovýchodně od Prahy a 100 km severozápadně od Hradce Králové. Město leží v Liberecké kotlině Žitavské pánve mezi Ještědsko-kozákovským hřbetem a Jizerskými horami. Jeho celková rozloha dnes činí cca 106 km^2.
Vývoj dopravní infrastruktury v Liberci je důsledkem specifického historického vývoje. Překotný rozvoj města ve 2. polovině 19. stol. vytvořil základ struktury komunikací, která je patrná dodnes. Složitá terénní členitost území, charakter zástavby, kvalitní přírodní a rekreační zázemí města omezují dosud možnost výstavby dopravních komunikací s vyšší kapacitou. Obrovský nárůst dopravy ve 2. polovině 20. stol. si vynutil napojení města na jeho okolí. Bylo potřeba dovést cílovou dopravu do města, ale také umožnit bezproblémový průjezd tranzitní dopravy Libercem.
V rámci omezených prostorových možností byla velkoryse připravena realizace výstavby dopravního systému – městský vnitřní okruh (dále MVO). Ten bude navazovat na průtah rychlostní komunikace.
Již 20 let existující průtah rychlostní komunikace R35 (Praha – Ústí nad Labem) tak z části supluje chybějící kapacitu na MVO. Tím jsou plně vytěžovány i související dotčené křižovatky na sjezdech z ní. Nový územní plán města počítá s výstavbou nových anebo se zkapacitněním stávajících křižovatek v bezprostřední blízkosti rychlostní silnice.
V současné době se plně realizují dílčí úpravy na komunikacích směřující zejména ke zvýšení



Liberec

bezpečnosti a propustnosti existující uliční sítě. Jedná se o řadu nových okružních křižovatek, úpravy světelně řízených křižovatek, úpravy přechodů pro chodce a imobilní občany. Realizace pozemních parkovišť a krytých parkovacích domů ve městě zásadním způsobem zlepšily podmínky pro odstavování vozidel v bezprostřední blízkosti centra města. Všeobecně kladně je v Liberci hodnoceno zachování tramvajové dopravy v oblasti městské hromadné dopravy (MHD), a to přes všechny ekonomické a technokratické snahy ji zlikvidovat. Více než stoletá tradice tramvají v Liberci a Jablonci nad Nisou byla v minulých letech potvrzena postupnou rekonstrukcí tratí a probíhající výměnou vozového parku. Snahy o přímé propojení tramvajové trati a železnice, připravované v rámci projektu REGIOTRAM, se doposud neuskutečnily. Prohlubuje se ale regionální systém integrované dopravy – IDOL, který zajišťuje propojení MHD a příměstské autobusové a vlakové osobní dopravy. Územně plánovací dokumentace – Územní plán města Liberec, předpokládá ve výhledu dále zvyšovat podíl tramvají na dopravní obsluze obyvatel města.
Přínosem pro osobní dopravu ve městě i v regionu je postupná přestavba a rekonstrukce vlakového nádraží v Liberci, rekonstrukce regionálních tratí a změn užívaných dopravních prostředků. Absence kvalitní odbavovací haly na autobusovém nádraží trvá již 20 let a je občany i návštěvníky města hodnocena poměrně negativně.
Na druhé straně v oblasti nemotorové dopravy dochází v posledních letech k pozitivním změnám. Postupné uvolňování a zvětšování pěší zóny pro chodce v centru, zkvalitňování přechodů pro chodce a zavádění míst pro přecházení zvyšuje bezpečnost chodců. Také systému komunikací pro cyklisty se ve městě věnuje větší podpora než v minulosti. Zastupitelstvem města schválený generel cyklistické dopravy je nově přenesen i do zpracovávaného územního plánu města.

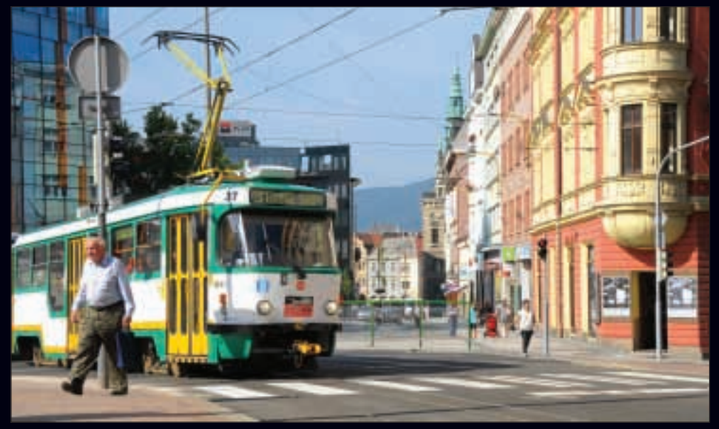
Liberec, the urban centre of Liberec Region, with its population of more than 100 thousand is the fifth largest city in the Czech Republic. Together with the adjacent town of Jablonec nad Nisou and the surrounding municipalities, it forms an urban agglomeration of around 170 thousand people. Liberec is situated some 90 km north-east of Prague and 100 km north-west of Hradec Králové. The city lies in the Liberec valley which forms a part of the Žitava basin and is situated between the Ještěd-Kozákov Ridge and the Jizera mountains. The overall area of the city is approx. 106 km^2.

The development of Liberec transport infrastructure is a result of a specific historical development. A booming development of the town in the 2nd half of the 19th century laid bases for the roads and communications structure – apparent until nowadays.
A complicated terrain of the area, characteristics of the built-up area and good-quality recreational and natural areas in the surrounding have limited the possibilities of constructing high-capacity roads and transport infrastructure.
A huge increase in transport in the 2nd half of the 20th century made it necessary to connect the city to its surroundings. It was necessary to bring the terminating traffic into the city but also allow smooth transit traffic through it. Despite the limited possibilities as far as the space restrictions are concerned, a generously designed plan to construct a city circle road (further referred to as CCR) was prepared for implementation. The CCR will be connected to the through-going motorway.

6 | **7** | | **9**
8 | | **10** | **11**

6 – Radnice/Town Hall
7 – Strosova ulice/Strossova Str.
8 – Valdštejnské domky/Wallenstein Houses
9–11 – Městská hromadná doprava v Liberci/Public transport in Liberec

This through-going motorway R35 (Prague – Ústí nad Labem), which has been in use for 20 years, partly covers the demand for the missing capacity of the CCR nowadays. Thus; the crossroads situated on the motorway slip roads are fully loaded with traffic. The new municipal plan of the city proposes the construction of new crossroads adjacent to the motorway or increase of capacity of the current crossroads.
At the moment, works are in progress the objective of which is to increase safety and traffic-carrying capacity of the current street network. A number of new roundabout intersections are under construction, crossroads with traffic lights, pedestrian crossings and facilities for people with limited mobility are being modified.
The construction of parking lots and parking houses significantly improved parking conditions in the areas adjacent to the city centre.
The fact that the tram transportation has been preserved despite all economical and technological difficulties and attempts to get rid of it is accepted as a positive thing by general public. The tradition of tram transportation reaching back over 100 years was recently confirmed by gradual reconstruction of the tram lines and undergoing renewal of the car fleet.



Attempts to interconnect the tram lines with railway, as proposed within the framework of the REGIOTRAM project, have not been carried out yet. However; the regional system of integrated transport (so called IDOL), the objective of which is to interconnect the public transport system with the suburban commuter buses and trains, is deepening and reaching its objectives. The urban planning documentation expects the increase of the ratio of tram transport and envisages that it will play even more significant role in the overall city transport. The gradual reconstruction of Liberec train station, the reconstruction of regional railway lines and changes in the transportation means are all beneficial for passenger transport in the city. The visitors as well as citizens of Liberec are disappointed by the fact that the city bus station has lacked a good-quality passenger terminal for 20 years.
On the other hand; positive changes are being carried out in the field of non-motorised traffic. Gradual unblocking and expanding of the pedestrian zone in the city centre, improvements of pedestrian crossings and introduction of new ones all increase the safety of pedestrians. The network of cycling routes is now receiving far greater support than ever before. A master traffic plan for cycling transport has been approved by the city assembly and introduced and worked into the city urban plan.

(Vladislav Rozsypal, Lubor Franců)

Martin Novotný

Martin Novotný
primátor/Mayor

Statutární město Olomouc/Statutory City of Olomouc
Magistrát města Olomouce/Olomouc City Authority
Horní náměstí 583, Olomouc
tel.: +420 585 513 111
e-mail: podatelna@olomouc.eu
www.olomouc.eu

Olomouc se nyní pouští do velké investiční akce, díky které do struktury MHD přibude nová větev nejekologičtějšího městského dopravního prostředku, tramvaje. Příští rok na podzim skončí první etapa stavby trati kousek před Zikovou ulicí, kde vznikne provizorní konečná. Na tu by však brzy měla navázat etapa druhá, sahající až ke Schweitzerově ulici. V horizontu několika let by tedy tramvají měli dojet domů i obyvatelé dosud „diskriminovaných" olomouckých sídlišť.

Po vybudování tramvajové trati na třídě Kosmonautů v 90. letech minulého století jde o další zásadní krok v rozšiřování tramvajové sítě města. V dosahu nové trati dnes žije zhruba dvacet tisíc lidí, kteří jsou zatím odkázáni na individuální automobilovou dopravu nebo na autobusové spoje, a v blízkosti plánované trasy nové trati je i několik rozvojových ploch, kde se předpokládá výstavba dalších bytových domů. Věřím, že díky nové trati Olomouc ještě zvýrazní svůj metropolitní charakter, k němuž nepochybně rozvinutá síť tramvajových linek patří.

V blízkosti území, kde se nová tramvajová trať napojí na tu stávající, tedy u městské tržnice, navíc vzniká nebo brzy vznikne několik nových projektů soukromých investorů. Bývalý průmyslový areál již využila rezidence Rokycanova pro bydlení i komerční účely. Brownfield po areálu Milo posloužil k výstavbě nové čtvrti Šantovka, která letos začala a jejíž součástí bude i kulturně společenské centrum. Nová Envelopa, plánované administrativní centrum, zase pomůže vkusně doplnit vzhled třídy Kosmonautů.

Olomouc se stále rozvíjí a já pevně věřím, že i nadále se bude dařit realizovat a podporovat takové projekty, které naše město smysluplně dotváří.

The City of Olomouc is about to launch a major capital construction of a new route of tramline – the most environment-friendly means of public transport. The first stage of the construction will be completed in the autumn next year. It should run up to a newly constructed pro-tem terminus station at Zikova Street from which, however, it should soon be extended as far as Schweitzerova Street. Thus, within a foreseeable time span, inhabitants of large housing estates, who have hitherto been rather 'underprivileged' in terms of public transport accessibility.

Together with the Kosmonautů tramline that was constructed in the late 1990´s, it will be another significant step in extending the City's tramline network. About 20 thousand citizens living along the route of the planned tramline have long had to rely on cars or buses; this will no longer be the case. Furthermore, several development zones at which new housing construction is planned are located in its vicinity. I am positively sure that the new tramline will contribute to the further development of the Olomouc as a modern city, which cannot effectively work without a well-developed public transport network.

Several projects undertaken by private developers have recently been, or are going to be implemented nearby the City Market Hall, in the immediate neighbourhood of the junction at which the new tramline will connect to the existing tram network. The Rokycanova Residence has converted former industrial premises into a new residential area and office space. A whole new district called Šantovka will emerge on the site of the former MILO Company brownfield. Commenced this year, it will comprise also cultural and social facilities. The Nová Envelopa office centre has been projected as sophisticated background scenery of the Avenue Třída Kosmonautů.

The City of Olomouc has been developing continuously and I firmly believe that we will keep being able to promote and implement valuable projects that will contribute to its further development.

Olomouc/City of Olomouc

OLOMOUC

Olomouc

Na vedení tramvajové trati na Nové Sady v I. etapě bezprostředně navazují rozvojové lokality území bývalých olomouckých výrobních areálů Milo a Plynárny, kde se v současné době realizuje obchodní centrum Galerie Šantovka a do budoucna se plánuje bytová a administrativní výstavba, a území bývalého výrobního areálu Kovopol, kde je projekčně připraven záměr Polyfunkční komplex Rokycanova. V širším území na nároží tř. Kosmonautů a ul. Wittgensteinova je projekčně připraven záměr administrativní budovy Nová Envelopa.

A number of development sites are located in the immediate vicinity of the Nové Sady – Stage 1 tramline, in particular reconverted areas of the MILO Company and of the former City Gas Works, at which the 'Šantovka' Gallery commercial centre is currently being developed and new blocks of flats and office buildings should be constructed there in future. Premises of the former Kovopol manufacturing plant are also being reclaimed and plans have been prepared for the 'Rokycanova' Multi-Use Complex. Another office building, the so-called 'Nová Envelopa', is planned in a wider neighbourhood, at the intersection of Avenue of Cosmonauts and Wittgenstein Street.

Obchodní centrum Galerie Šantovka/Šantovka Gallery Commercial Centre

Investor: SMC Development a.s.
Architekt/Architect: Benoy
Generální projektant /General plan prepared by: Atelier 8000 spol. s r.o.

Území bývalých olomouckých výrobních areálů Milo a Plynárny se nachází směrem na jih od vlastního, historického centra města Olomouc. Lze je rozdělit na několik lokalit. Obchodní centrum Galerie Šantovka je umístěno na ostrově vytvořeném rameny Mlýnského potoka (Střední Morava), v projektu je proto zmiňována tato oblast pod názvem OSTROV. Území východně od ostrova – na levém břehu Mlýnského potoka – je nazváno CENTRUM. Na sever od ostrova je SEVERNÍ PŘEDMĚSTÍ a území jižně od ostrova je nazváno PLYNÁRNA. V lokalitách Severní předměstí a Plynárna bude rekonverze a revitalizace této části Olomouce pokračovat plánovanými obytnými a kancelářskými objekty. Zavedením dopravy, pěších tahů a cyklistických tras do území vznikne ucelený funkční systém, který plynule naváže na stávající dopravní infrastrukturu. Souvisejícím, ale samostatným, projektem je i návrh vedení tramvajové trasy procházející skrz celé řešené území, která propojí oba městské okruhy a připojí celé jižní předměstí města Olomouc.
Cílem projektu Galerie Šantovka na lokalitě OSTROV je vybudování obchodně-společenského centra, které se stane novou součástí města Olomouc. Prostor OSTROVA, leží na hranici Památkové rezervace (hranice probíhá na severu od navrhovaného objektu). V minulosti bylo toto území uzavřeno životu města, prostor byl součástí areálu Milo a. s. Po zastavení činnosti závodu docházelo k chátrání budov, stav pozemků byl velmi neutěšený. Po realizaci projektu má místo potenciál stát se novou „vstupní branou" do centra Olomouce. Lokalita, její dostupnost, vazba na město a architektonické ztvárnění komplexu jsou příslibem úspěšnosti celého areálu. Součástí výstavby objektů je i stavba veškeré potřebné infrastruktury, nových inženýrských sítí, komunikací a realizace architektonicko-terénních a sadových úprav. Rozsah projektu a hmotové rozložení bylo pečlivě navrženo tak, aby byl nový objekt plně integrován do stávající městské struktury. Realizováním stavby bude zlepšena situace na stávajících pozemcích řešeného území v těsné

1 | 2 |

1 – Obchodní centrum Galerie Šantovka, exterier/Šantovka Gallery Commercial Centre, exterior
2 – Obchodní centrum Galerie Šantovka, interier /Šantovka Gallery Commercial Centre, interior

návaznosti na historické centrum: rekultivace průmyslového areálu Milo; revitalizace prvků ÚSES, především Mlýnského potoka (Střední Moravy); zdůraznění stávajícího vodního prvku; urbanistické propojení významných městských parků, vč. posílení pěších a cyklistických tras; umožnění a podpora realizace některých významných dopravních staveb města; vytvoření významné parkovací kapacity v těsné blízkosti historického centra města; vytvoření celé řady nových pracovních příležitostí
Projekt poskytuje městu vysoce kvalitní obchodně-společenský prostor v přímé návaznosti na historické centrum. Umístění objektu a jeho dobré dopravní, prostorové i funkční návaznosti v rámci města vytváří z navrhovaného centra novou atraktivní destinaci v Olomouci, která posiluje stávající obchodní nabídku a nabízí návštěvníkům kulturní a rekreační vyžití ve volném čase. Realizováním výstavby obchodního centra, u kterého se nachází veřejný prostor nábřeží se zelení, je dotvořen již stávající provázaný systém městských náměstí, zahrnující jak historické centrum, tak i moderní nově vznikající městském centrum Galerie Šantovka. Navrhovaná oblast bude pohodlně dostupná automobilem, veřejnou dopravou (MHD) a z centra města i pěšky – stává se z ní integrovaná součást města.

The area of the former MILO Company manufacturing plant and City Gas Works lies on the southern outskirts of the Olomouc's historical centre. It can be subdivided into several zones. The Šantovka Gallery commercial centre will be located on an island lying between two branches of the Mlýnský Stream (Middle Morava River) – that is why this section is labelled as the Island in the plans. The area to the east of the Island – on the left bank of the Mlýnský Stream – is called the Centre. The Northern Suburb lies to the north of the Island while the Gas Works are located to the south. The last two zones are still being reconverted and reclaimed and new blocks of flats and office buildings will be erected there.

The newly developed area should form a compact and working system connected to the existing road network through new roads, sidewalks and cycle paths. Though a separate project, the new tramline is closely associated therewith, as it will run across the entire area and link the southern outskirts of Olomouc with the city centre.
Located on the Island, the Šantovka Gallery will become an integral part of the downtown, providing new commercial and social facilities. The Island itself borders on the Urban Conservation Zone that stretches to the north in its immediate neighbourhood. In past, the area was not open to the public and the manufacturing plant of the MILO Company was located there. After the plant had been closed down, the buildings became derelict and the whole premises were in bad condition. The Šantovka project will reconvert the former brownfields in a new 'entrance hall' of the Olomouc downtown. Located near the city centre, easily accessible, and attractive in terms of its architecture, the developed area shows enormous potential. Together with the buildings, necessary infrastructure will be completed, as well as utilities, roads, pavements, landscaping and parks. The extent and general layout of the project were carefully designed to fit to the surrounding neighbourhood.

The development project will largely improve the circumstances in the area located in the immediate neighbourhood of the historical downtown, particularly in the following respects:

The former MILO brownfield area will be reclaimed; Vital parts of the Environmental Stability Area, notably the Mlýnský Stream (Middle Morava River) will be revitalized; The role of existing water areas will be emphasized; Olomouc's historical parks will be connected by a missing link with new footpaths and cycle paths; Some major capital constructions associated with the traffic and public transport and implemented by the city will be made possible; A large car park capacity will be created in the immediate vicinity of the city centre; Numerous new jobs will be created. The project will bring first-rate commercial space to the City, along with numerous recreation and social facilities. Located very close to the historical downtown, with which it will be connected in terms of traffic links, spatial layout and general function, the entire area will become a new attractive destination within boundaries of the City, extending the shopping facilities in the city centre and offering a wide range of cultural and leisure-time activities. The commercial centre with adjacent open space of a green embankment will complete the existing pattern of city squares located both in the old downtown and in the emerging new central district around the Šantovka Gallery. The planned district will be easily accessible by car, public transport and – from the historical centre – even by foot, which is important for it to become an integral part of the City of Olomouc.

(Martin Krupauer)

3 | 4

3, 4 – Obchodní centrum Galerie Šantovka/Šantovka Gallery Commercial Centre

Polyfunkční komplex Rokycanova /Rokycanova Multi-Use Complex

Investor: A-MUNITOR
Architekt/Architect: A2 ARCHITEKTI

Polyfunkční komplex Rokycanova v Olomouci navrhuje způsob zástavby bývalého průmyslového areálu v širším centru města Olomouce. Atraktivní poloha komplexu je umocněna probíhající přípravou obchodního centra Šantovka, revitalizací nábřeží řeky a umístěním nové tramvajové tratě. Cílem návrhu je vytvoření exkluzivní městské rezidenční zástavby, doplněné v celém území o komerční a administrativní funkce.
Urbanistické řešení nového komplexu je navrženo tak, aby komplex budov byl volně přístupný pro veřejnost a v parteru poskytoval dostatek příležitostí pro komerci a služby. Zároveň komplex nenásilně, ale jasně odděluje veřejnou a obytnou část a poskytuje svým rezidentům výlučný komfort a soukromí. Řešené území prostupuje síť pěších ramp, které vyrovnávají výrazné výškové rozdíly hlavních ulic. Nad suterénem je umístěno celkem 11 budov. Z toho je 10 objektů obytných a jeden objekt je administrativní. Veřejná vybavenost komplexu je situována do východní části, kde navazuje na nábřeží, komunikaci a tramvajovou trať. Směrem do ulice Rokycanova převažuje obytná funkce a veřejný prostor je redukován pouze na pěší chodníky. Funkční náplň záměru je cca 16.000 m² (CUP) bydlení a 4.300 m² (CUP) komerce a administrativy. Počet bytů bude dle zvolené velikostní skladby dosahovat maximálně čísla 200.

Bytové domy vnitrobloku jsou navrženy se čtyřmi typickými a jedním ustoupeným podlažím. Bytový objekt situovaný podél nábřeží je koncipován jako bariérový dům s komerčním parterem a pěti bytovými podlažími. Administrativní objekt je pětipodlažní. Parking je umístěn převážně v suterénu v počtu 318 parkovacích míst. Na terénu je umístěno 56 parkovacích stání.

The project of the Rokycanova Multi-Use Complex deals with the development of a former industrial plot in a neighbourhood of the Olomouc city centre. Located in an attractive place, the plot is not far from the currently developed Šantovka Gallery commercial centre. Nearby riverbanks are being reclaimed and the new tramline will run in the vicinity. The general purpose of the project is creating a fashionable city residential area with some commercial and office space.
In terms of urban planning, the new multi-use complex is designed so as to be easily accessible for the public, with enough space for shops and services on the ground floor.

The residential area is clearly, though inconspicuously separated from the publicly accessible area, rendering its inhabitants quite and comfortable living. Differences between street level elevations are solved using footbridges and access ramps.

Eleven buildings will be erected above the underground floors – ten blocs of flats and one office building. Commercial space and other facilities will be located in the eastern part, along the embankment, public road and tramline, while residential buildings will look over Rokycanova Street with its pavements and a pedestrian zone. The total floor area of the flats should be ca 16,000 square meters; that of commercial and office space ca 4,300 square meters. The total number of flats will depend on their size; however, it will not be in excess of 200 units.

The blocks of flats surrounding an inner courtyard will have four conventional floors and one recessed floor. The other block running along the embankment is designed as a 'barrier' building with commercial space on the ground level and five floors of flats. The office building will have five floors. As for parking facilities, 318 car parks will be located underground and 56 on ground- level sites.

(Robert Štefka)

5 | 6

5, 6 – Polyfunkční komplex Rokycanova/Rokycanova Multi-Use Complex

Wittgenstein Street. The sharp angle of the main building gives the structure an air of weightlessness and power at the same time. The design is based on a conflict between its oversized proportions and a human dimension.

Administrativní budova Nová Envelopa/Nová Envelopa Office Park

Investor: F-MUNITOR s.r.o.
Architekt/Architect: Studio acht, spol. s r.o.

Návrh Nové Envelopy půdorysným nasazením reaguje na elegantní oblouk bývalých kasáren a optickým otevřením k centru města umocňuje efektní průhled ulicí Wittgensteinovou k historickému panoramatu města. Ostrým úhlem hlavního objektu je dosaženo lehkosti i dominance zároveň.
Tenze velkorysosti a lidského měřítka je základním tématem výtvarného návrhu. Zajímavé výsledky tohoto vztahu jsou zřejmé zejména v kombinaci pocitu navození městského bulváru a vytvořením příjemného městského prostoru v hrdle křižovatky i v oblasti vnitřního atria.
Přes veškerou dominanci rohového objektu, není překročeno klasické tektonické schéma podél ul. Kosmonautů. Tedy zvýšené přízemí, uvozující 1. patro, klidná tři typická podlaží a uskočené poslední patro.
Sadové úpravy upoutají i svým vstupem do vnitřního prostoru, který se funkčně i svojí velkorysostí blíží měřítku malého náměstí. I tyto prostory s intimnější atmosférou jsou přístupny veřejnosti. Dostupnost objektu pro chodce i auta zároveň je podstatou jeho městské polyfunkčnosti.

Úplně novým, překvapujícím počinem je realizace velkoplošné fresky, která jasně a jednoznačně, s vysokou výtvarnou hodnotou, naplňuje nadčasové poslání streetartu. To platí i o návrhu předem typograficky určených ploch pro reklamu podél bulváru ul. Kosmonautů.

The ground plan of the Nová Envelopa Office Park makes a fitting counterpart to the graceful curve of the neighbouring garrison barracks and amplifies the magnificent view of the city's historical skyline seen through the

This results in a remarkable correlation, bringing together an impression of a big city avenue with a cosy intimacy of the outside of the building and its inner patio.

In spite of all the domination of the corner structure, the entire building still follows the typical tectonic pattern of the development along Avenue of Cosmonauts (Třída Kosmonautů) with its elevated ground floor, a dominating first floor, 'relaxed' next three floors, and a recessed highest floor.

The park outside the building makes a remarkable entrance to the inner courtyard which, though looking almost like a small square, is very cosy and open to everyone to come. It is vital that such a multi-use urban complex is easily accessible by car or foot.

What is especially new and surprising is a large-scale fresco – a timeless and highly valuable piece of street art. The architects have also pre-designed the layout and spacing of advertising boards along the avenue.

(Václav Hlaváček)

Tramvaje v Olomouci

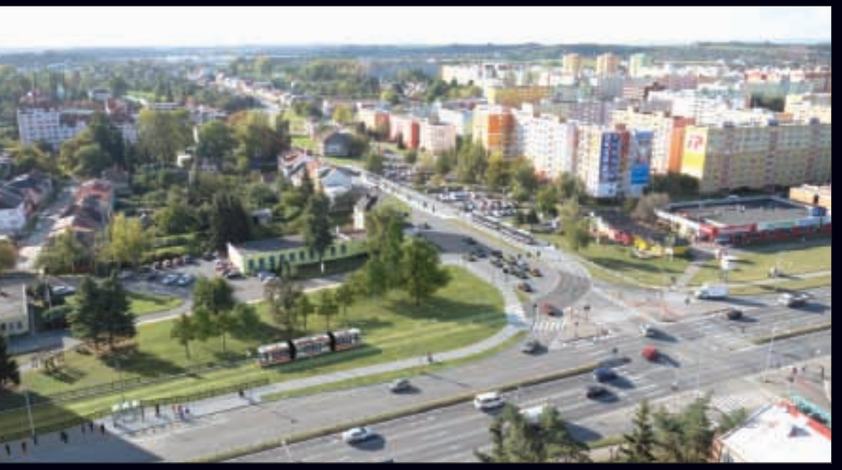
Tramvajím v Olomouci předcházely koňmi tažené omnibusy. Ty od roku 1845 vozily pasažéry mezi centrem města a nádražím. V lednu 1892 rozhodla radnice o zřízení pouliční dráhy s parním pohonem, což se ale brzy ukázalo jako těžko realizovatelné. Mezitím město dostalo nabídku na výstavbu elektrické dráhy s elektrárnou. Koncesi na stavbu a provozování dráhy vydalo c. k. ministerstvo železnic v srpnu 1898. One 1. dubna 1899 byl zahájen pravidelný provoz na jednokolejné trati s výhybišti na trase a smyčkou u nádražní budovy. Olomouc se stala prvním městem s elektrickou pouliční dráhou na Moravě. Tramvajová trať o délce 5,3 km vedla od nádraží Masarykovou ulicí přes Ostružnickou na Horní náměstí, kde se dělila na dvě větve. Jedna pokračovala ulicemi Riegrova a Palackého na třídu Míru, kde byla za křižovatkou s ulicí Na Šibeníku zakončena výhybištěm. Druhá větev pokračovala Pavelčákovou, Havlíčkovou a Wolkerovou s ukončením na výhybišti v ulici

7 | 8 | | 11
9 | | 10 |

7, 8, 9 – Administrativní budova Nová Envelopa/Nová Envelopa Office Park
10, 11 – Tramvaje v Olomouci/Trams in Olomouc

I. P. Pavlova u Zemské nemocnice. Z Horního náměstí byla vedena vlečná kolej ulicemi Opletalova, Zámečnická a Sokolská do vozovny v Koželužské ulici, kde vznikla i elektrárna.
V roce 1900 přepravilo devět motorových a čtyři vlečné vozy neuvěřitelných 1,123.772 osob. Tramvajové tratě byly postupně prodlužovány. Neředínská větev byla prodloužena v roce 1914 ke hřbitovům a v roce 1933 k letišti. V roce 1928 byla kolej v úseku po hřbitovy přemístěna do středu komunikace a v roce 1950 zdvoukolejněna. Úsek hřbitovy – krematorium – letiště byl ponechán jednokolejný s umístěním vlevo od komunikace. Po vybudování jednokolejné smyčky u krematoria byla zrušena v roce 1953 trať k letišti. Trasa na Novou Ulici byla prodloužena v roce 1934 po kostel na Nové Ulici a následně prodloužena v roce 1958 po Hraniční ulici s ukončením vratným trojúhelníkem. K zásadní změně došlo v roce 1981, kdy byla zrušena původní trasa přes ulici I. P. Pavlova a nahrazena tratí v ulicích Brněnská a Hraniční se zakončením dvoukolejnou smyčkou. V letech 1950–1952 probíhalo rozsáhlé zdvoukolejňování tramvajových tratí. Na to navázaly zásadní změny provozu v centru města. Tramvaje zmizely v roce 1954 z Horního náměstí a přemístily se na dvoukolejnou trasu v ulicích Denisova, Pekařská, 8. května a tř. Svobody. O rok později byla prodloužena trať k tržnici, kde končila jednokolejnou smyčkou. V r. 1984 byla rozšířena kapacita odstavného kolejiště v proluce u Koželužské ulice. Důležitým uzlem tramvajových tratí je hlavní nádraží. Původní řešení s tramvajovou smyčkou, mimochodem vůbec první v českých zemích, bylo v roce 1936 nahrazeno výhybištěm se dvěma odstavnými kolejemi před nádražím. Po odstranění válečných škod byla zahájena výstavba nové větve trati do Hodolan. První část byla vybudována po kostel v Hodolanské ulici v roce 1947. V následujícím roce byla prodloužena k Bělidlům a v roce 1957 do Pavloviček. Trať ukončila smyčka. V roce 1997 se podařilo realizovat několik desítek let připravované tramvajové spojení centra a hlavního nádraží vybudováním nové tratě od Tržnice po třídě Kosmonautů. Na to navázala přestavba přednádražního prostoru, která probíhala mezi lety 2000 a 2010. Vznikl zde moderní přestupní terminál, kterým denně projde 35 tisíc cestujících a odbaví se cca 750 tramvají a 1000 autobusů.
Nosným systémem MHD ve městě Olomouci je a do budoucna i nadále bude tramvajová doprava. Jedním z problémů však je napojení tzv. jižního města tj. zóny bydlení s vysokou hustotou obyvatelstva zejména přes obytnou část v ul. Rooseveltova. Varianta vedení tramvajové trati na Nové Sady ul. Rooseveltova byla navržena a použita i při zpracování ÚPnSÚ Olomouc schváleného v roce 1998. Vzhledem k neustálému zpřísňování požadavků na povolené hladiny hluku v průběhu posledního desetiletí, nebyla případná příprava stavby tramvajové trati v této trase, zejména z důvodu jejího obtížného realizování, mezi prioritami rozvoje MHD v Olomouci. V rámci změny územně plánovací dokumentace, která řešila mimo jiné i možnost

OLOMOUC



změny funkčního využití areálu bývalého závodu MILO se otevřela možnost řešit napojení na síť tramvajových tratí této části města mimo již zmiňovanou obytnou část ulice Rooseveltova. V roce 2006 se změnil územní plán a trasa čtvrté plánované větve tramvajové trati byla přesunuta z kolizní polohy v ulicích Polská a Rooseveltova do nové polohy přes areál zrušeného podniku MILO. Za Velkomoravskou ulicí navrhovaná tramvajová trať pokračuje v původně navržené trase Rooseveltovou, Zikovou a Schweitzerovou ulicí až po ulici Jižní. První etapa čtvrté větve tramvajové tratě od tržnice po Trnkovu ulici je připravena. První cestující ve zkušební jízdě by se tudy mohli svézt na podzim 2013.
I. etapa začíná odpojením nové větve tramvajové trati od stávající sítě samostatnou tramvajovou křižovatkou u mostu přes Střední Moravu. V prostoru tzv. Ostrova bude tramvajová trať vedena v zádlažbě pěší zónou s tramvajovou zastávkou. Na jižním cípu Ostrova vstupuje tramvajová trať do středu komunikace od Velkomoravské ulice (tzv. jižního napojení). Po překonání Střední Moravy a železničního přejezdu pokračuje nová městská komunikace ke křížení s ulicí V Kotlině a dále k ulici Velkomoravská. Za ulicí V Kotlině bude umístěna oboustranná tramvajová zastávka. Komunikace s tramvajovou tratí je v tomto úseku vedena podél biokoridoru na pravém břehu Střední Moravy. Navrhuje se napojení na břeh řeky přes široký chodník se vzrostlými stromy a lavičkami s obousměrnou cyklistickou stezkou a ochranným pásem zeleně. Na břehu řeky tak vznikne pro občany a návštěvníky odpočívná promenáda s lavičkami. Nové jižní napojení je zaústěno do ulice Velkomoravská v blízkosti silničního mostu přes řeku Moravu. Tramvajová trať překonává ulici Velkomoravská obloukem a souběžně s ní pokračuje ke křižovatce s ulicí Rooseveltova, kterou překonává na její hranici, a obloukem se přimyká k Rooseveltově ulici. V tomto prostoru nelze vybudovat klasickou točnu pro tramvaje, proto se navrhuje využití tzv. tramvajové spojky pro oboustranné tramvaje. Začátek II. etapy výstavby navazuje na konec I. etapy. Řešení II. etapy pokračuje variantními možnostmi umístění tramvajové trati v prostoru celé délky ulice Zikova. II. etapa výstavby je ukončena koncovou zastávkou v prostoru vpravo podél stávající komunikace v ul.Schweitzerova, těsně před vyústěním z levé strany boční ulice Voskovcovy. V zakončení II. etapy stavby je ve výhledu uvažováno s možností jejího dalšího prodloužení v rámci III. etapy stavby, až do prostoru přiléhajícího ke stávající komunikaci ul. Jižní, procházející městskou částí Slavonín. V případě prodloužení v následné III. etapě výstavby, by bylo možno realizovat ještě jednu tramvajovou zastávku, umístěnou před ulicí Jižní. Projekt Tramvajová trať – Nové Sady I. etapa je financován z Programu švýcarsko-české spolupráce dotací ve výši CHF 11 352 902, tedy přibližně 224,8 milionů korun. Realizací tohoto projektu bude částečně splacen dluh velké části Olomoučanů, kteří dosud nemohou využívat komfort městské hromadné dopravy v podobě dopravy tramvajovými vozidly.

Trams in Olomouc

Before trams came to Olomouc, horse driven omnibuses had operated in the City. Starting from 1845, they had carried passengers between the city centre and the railway station. In January 1892 the city hall decided to implement steam powered street cars. This project was soon dismissed as hardly feasible, though, and in the meanwhile the city obtained a bid for a construction of an electric tramline powered by its own power station. The Austrian Imperial and Royal Ministry of Railways granted a licence in August 1898 and a brand new single-track tramline equipped with turnouts and a loop in front of the railway station building started to operate on 1 April 1899. Thus, Olomouc became the first Moravian city to have electric street cars. The 5.3 km (3.5-mile) tramline ran from the railway station through what is today Masaryk Street and Ostružnická street to the Upper Square, where it bifurcated into two routes. The first ran along Riegrova, Palackého and Míru Streets, to end at a turnout beyond the junction of Míru Street and Na Sibeníku Street. The second followed along today's Pavelčákova, Havlíčkova and Wolkerova Streets and ended at another turnout nearby the Land's Hospital (at what is today I. P. Pavlova Street). A branch line ran from the Upper Square, along Opletalova, Zámečnická and Sokolská Streets to a Koželužská Street car shed (the power plant was located there as well). In 1900, nine electric coaches and four trailers transported an unbelievable number of 1.123,772 passengers in a single year.
Step by step, the tramlines had been extended: e.g., the Neředín branch as far as to the city cemeteries in 1914 and to the airfield in 1933. This route running to the cemeteries was later relocated to the middle of the road (1928) and converted into a double-track route (1950). The single-track stretch running from the cemeteries to the crematorium and that between the crematorium and the airfield were left on the left side of the road; however, the latter was closed down in 1953, after a loop had been constructed in front of the crematorium.
The Nová Ulice branch was extended in 1934 as far as the Nová Ulice church and later, in 1958, to a new triangle loop at Hraniční Street. A major change occurred in 1981, as an old route running along I. P. Pavlova Street was relocated to Brněnská and Hraniční Streets, where a double-track loop was constructed. Between 1950 and 1952 the city tramlines were in general converted from single-track into double-track. Subsequently, the traffic pattern dramatically changed in the downtown, with tramlines being transferred from the Upper Square to Denisova, Pekařská, 8. května and Svobody Streets. This all-double-track route was extended to the Market Hall a year later where it ended with a single-track loop. A siding track at Koželužská Street was extended in 1984. The vicinity of the railway station is a major tramline junction. In 1936, the original tram loop – the first in the today's Czech Republic – was replaced by a turnout with two siding tracks located right in front of the station building. As soon as damage was repaired after WWII, a construction of a new branch between the station and the district of Hodolany started, the first leg running as far as to the Hodolany Street church (1947), the second to the district of Bělidla (1948) and the third to Pavlovičky terminal loop. Planned for decades, a route connecting the railway station (via the Market Place and Avenue of Cosmonauts) with the city centre was finally completed in 1997. A general reconstruction of the surrounding area (the so-called Railway Station Plaza) between 2000 and 2010 created a huge public transport junction with a daily capacity of ca 750 trams, 1,000 buses and 35,000 passengers.

The tramline system has always been and will be the backbone of Olomouc public transport system. One of its major challenges had long been the question of linking some densely populated residential areas, in particular the district of Nové Sady – the so-called the Southern City – with the downtown. One of the options (that incorporated in the 1998 Olomouc Territorial Development Master Plan) considered a new tramline running along Roosevelt Street. However, due to ever-stricter noise reduction requirements introduced over the last decade, this option was considered hardly feasible and never became one of priorities of the city public transport development. It was not before an update of an urban master plan has been prepared, discussing among other things also the future use of the former MILO Company derelict premises, that a new solution suggested itself and the Roosevelt Street option could be abandoned.

The new master plan approved in 2006 already included the planned fourth branch of the tramline network that was moved from the awkward planned route along Polská Street and Roosevelt Street to a new location at the former MILO brownfield across which it will run. Beyond Velkomoravská Street, the tramline will coincide with the originally planned route along Roosevelt, Zika and Schweitzer Streets as far as Jižní Street. The Stage 1 of the fourth branch (a leg between the Market Hall and Trnka Street) has already been prepared. First passengers may travel here in a pilot operation mode starting from Autumn 2013.
The aforesaid Stage 1 of the new tramline branch starts at a junction nearby a new bridge across the Middle Morava River. On the Island, the tramline will then run along a pedestrian zone and a tram stop, with the rails sunk in the paving. Starting from the southernmost tip of the Island, it will run along the middle of a newly built road (a so-called Southern Link), cross once again Middle Morava River, then a level crossing with a single-rail railway line, and follow running as far as crossroads with V Kotlině Street (a two-direction tram stop will be located there) and Velkomoravská Street. As both the road and tramline will run here along a right-bank bio-corridor, a wide pavement will separate it from the river bank, with grown trees, benches, green belts a two-way cycle path, all together forming a pleasant public walk. The Southern Link will then open to Velkomoravská Street nearby an existing road bridge across the River Morava, while the tram line will cross the four-lane thoroughfare, turn to the west, continue to run along Velkomoravská Street as long far a crossing with Roosevelt Street which it shall cross, turn to the left and run alongside it. Since there is not enough space for building a usual tram loop at this location, both tracks will be connected and double-sided trams will be operated on the line.
The future Stage 2 will be a follow-up to the Stage 1. There are several options as to a position in which the tramline should run along the whole length of Zika Street. The entire Stage 2 will end at a terminal station at Schweitzer Street, immediately in front with the crossroads with Voskovec Street (running to the left). Possible future extending (Stage 3) is currently considered as far as Jižní Street in the district of Slavonín. If the Stage 3 is implemented, one more tram stop can be located in the middle of the route between its ends, not far from Jižní Street.

The Nové Sady Tramline Project – Stage 1 is funded with CHF 11.352,902 i.e. ca CZK 224.8 million from the Swiss-Czech Cooperation Programme (Switzerland Funds). By implementing the project, the City of Olomouc will at least partly make up for major inconveniences the local people have long suffered due to the lacking public transport capacity.

12 | | | |
| | | **13**

12, 13 – Tramvaje v Olomouci/Trams in Olomouc

The new Park Inn Prague hotel combines Art Noveau elegance and modern design, refined to create a pleasant hospitality experience. Walls decorated with sharp-edged frames inspired by Czech cubism and lithographs of the old days of the printing house are a testament to the buildinq's history. The industrial character of the building is apparent in high ceilings and large loft spaces resembling production workshops.

Featuring 210 rooms and suites, a number of them with balconies, landscaped courtyard garden, and a rooftop fitness facility, the property provides an enjoyable stay for business and leisure guests alike. Five meeting rooms with 400 m² of conference space and the hotel's signature restaurant RBG Bar & Grill, complete the setting.

www.parkinn.com/hotel-prague

Park Inn Hotel Prague
Svobodova 1, Prague 2
T: +420 225 995 225, F: +420 225 995 111
info.prague@rezidorparkinn.com

Historic
1907
Art Deco
Hotel

Best sleep
in town

park inn

HOTEL PRAGUE

PŘEROV

Ing. Jiří Lajtoch
primátor/Mayor

Statutární město Přerov/Statutory City of Přerov
Nám. T. G. Masaryka 2, Přerov
tel.: +420 581 268 111
e-mail: primator@prerov.eu
www.prerov.eu

Přerov se od roku 2012 může pochlubit unikátní stavbou, která pozvedla tvář Přerova a vytvořila noblesní vstup do historické části města. Tyršův most, který překlenul řeku Bečvu, je právem nazýván stavbou století. Pro řadu Přerovanů má navíc právě toto místo až osobní rozměr. Původní železobetonový most, který tu dělníci v roce 1903 postavili, stačili v květnu roku 1945 během pár minut zcela zničit ustupující němečtí vojáci. Někteří lidé dodnes vzpomínají na detonaci, která ohlušila Přerov a vzala jim nejen důležitou spojnici, ale i architektonickou dominantu... Poté tu spojovala severní a jižní část města jen provizorní lávka pro pěší. Dlouhých sedmašedesát let čekali místní lidé na to, až nevzhledný můstek zase nahradí důstojná konstrukce.

Nový Tyršův most se architektce Aleně Šrámkové – a jejímu týmu – opravdu povedl. Nese v sobě čistou mostní linii, která působí ve své jednoduchosti ladně až graciézně. Vstupní „brána" mostu přináší i odkaz našich předků v podobě původního Tyršova sloupu, který tu měl po desetiletí své pevné místo a neztratil ho ani poté, co se starý most stal jen vzpomínkou, zachycenou ve fotografiích. Unikátní stavbu dělají z mostu i jeho sochy, které dotvářejí kolorit stavby – a zároveň vnášejí do tohoto místa jakýsi řád. Dominantu „cesty nad řekou" tvoří bronzová monumentální figura zubra, která má původ v heraldice městského erbu a je památkou na vládu Pernštejnů. Energickému a sebevědomému zvířeti dělá – snad jako jakýsi protiklad – společnost socha ptáka, který má symbolizovat volnost a svobodu. Neméně zajímavé jsou sochy tří stromů z armovaného betonu, které jsou kotvené přímo do povrchu stavby. Celé dílo působí kouzelně nejen ve dne, ale i v noci, kdy se světla vsazená do madla zábradlí zrcadlí na hladině Bečvy.

Most, který jsme letos v květnu slavnostně otevřeli, slouží nejen pěším, ale i cyklistům a také motoristům. Díky tomuto sladění se nám podařilo dát Přerovu nejen architektonicky zajímavou stavbu, ale zároveň i novou cestu, který vede takřka ve stopě původní formanské stezky, kterou tu před staletími naši předci zdolávali...

Since 2012 Přerov can boast a unique structure that raised its appearance and created a classy entrance to the historical part of the city. The Tyršův Bridge that spanned the Bečva river is rightly called a building of the century. Moreover, for many citizens of Přerov this place is even of a personal importance. The original reinforced concrete bridge built here by workers in 1903 was completely destroyed during a few minutes by the retreating German troops in May 1945. Some people still remember detonation which deafened Přerov, depriving them not only of an important connecting road, but also an architectural landmark... After that, only a temporary footbridge connected the northern and the southern part of the city. The local people have waited sixty-seven long years for a dignified construction to replace the unsightly small bridge.

The new Tyršův Bridge of an architect Alena Šrámková – and her team – is really an excellent piece of work. It is distinguished by a clean bridge line, making an elegant and nearly graceful impression in its simplicity. An entry „gate" of the bridge also brings our heritage in the form of the original Tyršův column, which for decades has had its firm place here not losing it even after the old bridge became only a memory, captured in photographs. The bridge became a unique construction also due to its sculptures that put the finishing touches to it – while bringing some kind of order to this place. The „journey over the river" is dominated by a monumental bronze figure of a wisent, which has its origins in the city's coat of arms heraldry and it is a reminder of the Pernsteins government. A vigorous and self-confident animal is – perhaps as a kind of antithesis – accompanied by the statue of a bird, symbolising freedom and liberty. Equally interesting are the statues of three trees of reinforced concrete, which are anchored directly to the surface of the construction. The whole work creates a magical impression not only during the day but also at night, when the lights embedded in handrails are mirrored on the surface of Bečva.

The bridge, which was ceremonially opened this year in May, serves not only to pedestrians, but also to cyclists and motorists. With this conjunction, we managed to give Přerov not only an architecturally interesting construction, but also a new road that leads almost in the original track of the waggoner's trail that our ancestors were conquering here centuries ago.

Architektura města Přerova

Město Přerov se nachází v Olomouckém kraji, rozkládá se uprostřed Moravy – po obou březích řeky Bečvy. Je společenským, administrativním a kulturním centrem přerovského okresu. Osídlení lokality sahá až do pravěku. Na královské město byl Přerov povýšen Přemyslem Otakarem II. v roce 1256. Novodobý rozvoj města předznamenalo zavedení železnice. Historické jádro města tvoří Horní náměstí s domy z 15. století. Přerovský zámek byl postaven na místě původně dřevěného, později kamenného hradu. V centru města stojí Městský dům, architektonicky významná budova z roku 1897 v novorenesančním slohu s bohatou štukovou výzdobou a prvky secese.
V meziválečném období byla vybudována řada významných staveb, mezi které můžeme zařadit funkcionalistické vily od Josefa Poláška, Aloise Pilce či Lubomíra Šlapety. Tyto stavby zůstaly zachovány a jsou klenoty moderní architektury města Přerova.
V 70. letech došlo, tak jako i v jiných městech, k masivní výstavbě bytových domů panelovou technologií. Tato výstavba byla završena stavbou panelového sídliště v Předmostí. Tuto nenávratnou změnu se město snaží napravit alespoň formou regenerace tohoto panelového sídliště, která úspěšně probíhá už desátým rokem. Sídliště je upraveno, dovybaveno a celkově polidštěno.
Po roce 1989 se původně průmyslovému městu začala měnit tvář k lepšímu. K nejzásadnějším změnám patří vybudování několika kruhových objezdů, které přispěly k plynulejší a bezpečnější dopravě, vznikla řada cyklostezek, nové chodníky na Žerotínově náměstí, ke zkrášlení města přispěla i předlažba náměstí TGM. Podařilo se vybudovat řadu nových dětských hřišť, proběhla kompletní regenerace parku Michalov.
Mezi zajímavé objekty, které stojí za zmínku, lze zařadit polyfunkční dům na nábřeží PFB, který dotvořil chybějící nábřežní zástavbu a poskytl nové byty přímo v centru.
Dále pak proběhla rozsáhlá přestavba bývalého objektu základní školy na domov důchodců. Ten patří ke zdařilým počinům architektury – vyznačuje se zajímavou materiálovou i barevnou kombinací, která oživila původní šedou plochou fasádu.
Malým, avšak velmi významným, je i objekt Památníku lovců mamutů, který zpřístupňuje autentické kulturní vrstvy včetně zbytků koster mamutů a dalších zvířat doby ledové. Tento objekt maximálně využil svažitého terénu podél hřbitovní zdi a jednoduchým tvarem vytvořil tuto terénní prezentaci.

(Ing. arch. Klára Koryčanová, odbor koncepce a strategického rozvoje města Přerova)

Architecture of the City of Přerov

The city of Přerov is situated in the Olomouc region, in the middle of Moravia – on both sides of the Bečva river. It is a social, administrative and cultural centre of the Přerov district. The area was settled as early as in prehistoric times. Přerov

was declared to be the royal city by Přemysl Otakar II in 1256. Introduction of the railway ushered in the modern development of the city. The Upper Square with houses from the 15th century is the historical core of the city. The Přerov Castle was built on the site of the original timber, and later stone castle. In the centre of the city there is the Municipal House, an architecturally significant building dating back to 1897 in the Neo-Renaissance style, with rich stucco decoration and Art Nouveau features.
In the interwar period, many important buildings appeared in the city, among which we can include functionalist villas from Josef Polášek, Alois Pilc or Lubomír Šlapeta. These buildings have been preserved and they are the jewels of modern architecture of the city of Přerov.
As in other cities, the seventies was an era of a massive construction of residential houses by panel technology. This construction was completed by building a housing estate in Předmostí. The city tries to rectify this irretrievable change at least by regeneration of the housing estate, which has been successfully running for ten years already.

1 | **2**
3 |

1 – Přerov, Městský dům/Přerov, Municipal House, foto: archiv města Přerova/photo: archiv of City Přerov
2 – Přerov, náměstí TGM/Přerov, TGM Square, foto/photo: Dominik Bachůrek
3 – Přerov, kruhový objezd u mostu Míru/Roundabout by the Míru Bridge, foto/photo: Dominik Bachůrek

The estate is re-arranged, retrofitted and generally humanised.
After 1989, the originally industrial town began to change for the better. The most radical changes include the construction of several roundabouts, which contributed to a smoother and safer transport, a number of cycle paths, new sidewalks on Žerotínovo Square, and re-paving of TGM Square also contributed to city beautification. We managed to build a number of new playgrounds and Michalov Park has undergone a complete regeneration.
A multi-functional building on PFB waterfront, which completed the missing waterfront built-up area and provided new apartments directly in the centre, can be included among objects of interest that are worth mentioning as well. Furthermore, there was carried out an extensive reconstruction of the former elementary school building to a retirement home, which belongs to successful architectural achievements and is characterised by an interesting material and colour combinations, which revived the original flat grey facade.
The Memorial of Mammoth Hunters, a small but very important object, exposes authentic cultural layers, including remnants of skeletons of mammoths and other Ice Age animals. This object utilised the sloping terrain along the cemetery wall and by its simple shape this ground presentation was created.

(Ing. arch. Klára Koryčanová, Department of Conception and Strategic Development of the City of Přerov)

Město Přerov – křižovatka dopravních cest

Lokalita dnešního města Přerova byla osídlena už od mladší doby kamenné. Vzhledem ke své strategické poloze bylo území Přerova, a poté i vlastní město, významnou křižovatkou dopravních cest. Vždyť zavedení železnice v polovině devatenáctého století přineslo Přerovu rychlý rozvoj průmyslu a zemědělství. Tento příklad z minulosti krásně potvrzuje, že základním faktorem rozvoje vždycky bylo a je kvalitní dopravní napojení – a samozřejmě dobrá dopravní dostupnost.
Bohužel, situace 21. století je diametrálně odlišná. Statutární město Přerov, které má téměř padesát tisíc obyvatel, je již po několik desetiletí opomíjeno v souvislosti se stavbou páteřní silniční sítě. Za poslední dvě desetiletí se

dopravní situace ve městě výrazně zhoršila a vyžaduje urychlené řešení.
Špatná průjezdnost Přerovem již zdaleka netrápí pouze občany města, ale je velkou dopravní překážkou i pro obyvatele okolních regionů, kteří městem projíždějí. Stávající situace brání dalšímu rozvoji města, odrazuje investory a podnikatelskou veřejnost.
Město Přerov staví právě na kvalitní dopravní infrastruktuře svůj rozvoj. Ve svých strategických dokumentech jednoznačně formuluje tyto své prioritní cíle:
- Prosazování budování čtyřpruhových komunikací (dálnice D1, přeložka silnice I/55-průtah městem, rychlostní komunikace R55).
- Zkvalitnění železničního propojení sever-jih rekonstrukcí železniční stanice Přerov.

4 | **5**
6 |

4 – Přerov, kruhový objezd ulice Šířava/Šírava Str. Roundabout, foto/photo: Dominik Bachůrek
5 – Přerov, Cyklostezka ulice Komenského/Komenského Str. cycling path, foto/photo: Dominik Bachůrek
6 – Přerov, náměstí TGM/TGM Square, foto/photo: Dominik Bachůrek

Přerov/City of Přerov

▪ V neposlední řadě mezi priority zastupitelů patří také boj za rozvoj Regionálního letiště v Přerově a vytvoření podmínek pro vybudování logistického centra s Terminálem kombinované dopravy Střední Morava.
V uvedených záležitostech apelujeme na princip solidarity měst a obcí v Olomouckém kraji, regionu Moravy, kdy společný tah „za jeden provaz" může přinést řešení. Velmi si vážíme této spolupráce a podpory. Na podkladě aktuálních informací bylo potvrzeno, že s dokončením dálnice D1 okolo Přerova se počítá. Příprava stavby I/55-průtah centrem byla přerušena.

Co dodat závěrem? Doufejme, že i v oblasti výstavby páteřní dopravní infrastruktury se začne blýskat na lepší časy a „papírové" projekty se v dohledné době přemění v reálná stavební díla.

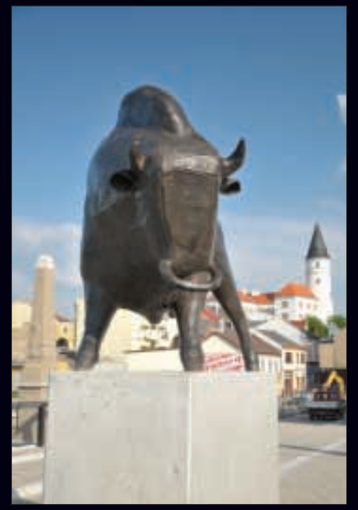
(Ing. Pavel Gala, odbor koncepce a strategického rozvoje města Přerova)

The City of Přerov – Intersection of Transport Routes

The area of today's Přerov City has been inhabited since the Neolithic period. Due to its strategic location, the territory of Přerov, and later of the city itself, was an important intersection of transport routes. After the introduction of the railway in the middle 19th century, Přerov saw a rapid development of industry and agriculture. This example from the past confirms that high-quality transport links, and of course a good accessibility, has always been a primary factor of development. Unfortunately, the situation in the 21st century is completely different. The Statutory City of Přerov, which has almost fifty thousand inhabitants, has been neglected for decades in connection with construction of the backbone road network. Over the past two decades, the traffic situation in the city deteriorated significantly and requires an urgent solution. The low road capacity of Přerov is not bothering only the citizens of the city, but it is a big transportation obstacle also for the people of the surrounding regions who are transiting the city. The current situation is hindering further development of the city, discourages investors and the business public who need a good transport infrastructure.

Přerov City is building its development on a high-quality transport infrastructure. In its strategy documents it clearly formulates these priority goals:

▪ Promotion of building four-lane communications (D1 highway, rerouting I/55 – city through road, R55 expressway).
▪ Improvement of the north-south railway linkage by reconstruction of the railway station Přerov.



▪ Last but not least, it is among the priorities of city representatives to fight for development of the Regional Airport in Přerov and to create conditions for building a logistics centre with Central Moravia Combined Transport Terminal. In these matters, we are appealing to the principle of solidarity of cities and municipalities in the Olomouc region, the region of Moravia, where a joint effort can bring a solution. We greatly appreciate this cooperation and support. On the basis of current information, it was confirmed that completion of D1 highway around Přerov is counted in. Preparation of constructing I/55 – city through road, has been suspended.

What to say in conclusion? Hopefully, the situation in construction of backbone transport infrastructure is getting better and „paper" projects will soon turn into real construction works.

(Ing. Pavel Gala, Department of Conception and Strategic Development of the City of Přerov)

7 | **9**
8 |

7 – Přerov, dětské hřiště Jasínkova, foto/photo: Dominik Bachůrek/Children's playground Jasínkova
8 – Přerov, park Michalov/Michalov Park 10 – Přerov, foto: archiv města Přerova/photo:archiv of City Přerov
9 – Přerov, polyfunkční dům nábřeží PFB/Multifunctional building on PFB riverbank, foto/photo: Dominik Bachůrek

10 | **11**
13 | **12**

10 – Přerov, Domov důchodců Přerov/Retirement Home, foto/photo: Dominik Bachůrek
11 – Přerov, Tyršův most, dominanta v podobě plastiky Zubra/Tyrš Bridge, dominated by a sculpture of a wisent, foto/photo: David Paulus
12 – Přerov, Památník lovců mamutů/The Memorial of Mammoth Hunters, foto/photo: Dominik Bachůrek
13 – Přerov, Tyršův most/Přerov, Tyršův Bridge, foto/photo: David Paulus
Architektonické řešení/Architectural design: Prof. Ing. Akad. Arch. Alena Šrámková, Ing. Arch Tomáš Koumar, Ing. Arch Lukáš Ehl
Hlavní inženýr/Chief engineer: Ing. Milan Komínek
Dopravní řešení/Transport solution: Ing. Tomáš Nosek
Konstrukční řešení/Structural design: Ing. Ladislav Dvořák

Dodavatelem Tyršova mostu byla společnost

SKANSKA

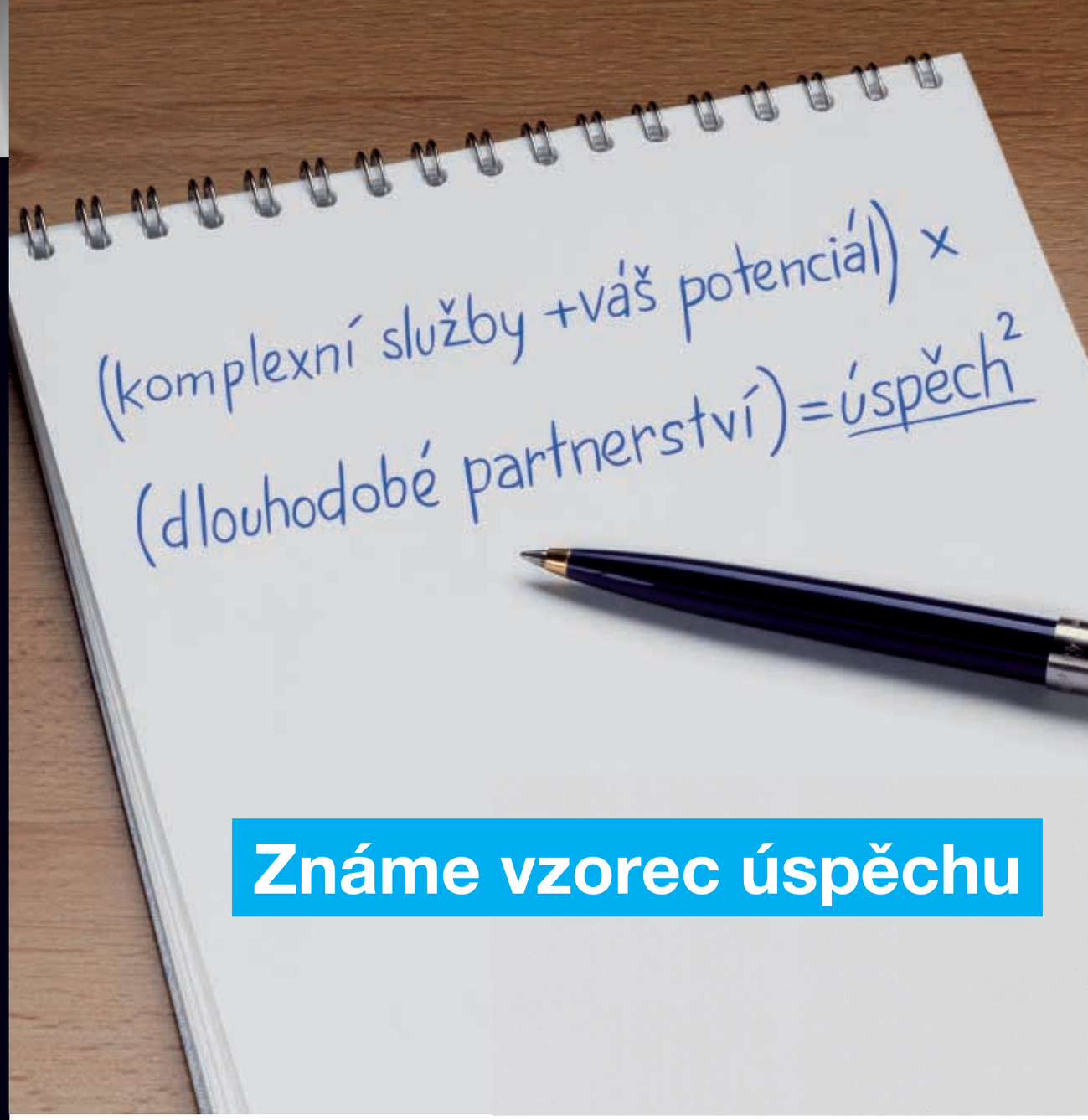
Tyršův most, Přerov /Tyrš Bridge, Přerov

Dokončení/Completion: 05/2012
Autoři/Authors: Šrámková architekti (Lukáš Ehl, Tomáš Koumar, Alena Šrámková)
Sochařská výzdoba/Sculptural decoration: Ivana Šrámková
Statické řešení/Construction engineering: CityPlan spol. s r.o. (Ing. Ladislav Dvořák, Ing. Milan Komínek)
Investor/Investor: Statutární město Přerov
Generální dodavatel/General contractor: Skanska DS, závod Mosty

Nový most je navržen jako společenská část pěší cesty do středu města. Nepředstírá, že by byl rekonstrukcí starého stavu, pouze přenáší některé vlastnosti původního mostu. Je ke středu vzepjatý, je stejně dělen do tří polí, je založen do původních pilířů a je ozdobně tvarovaný. Je však soudobý celkovou proporcí vlastní železobetonové mostovky a jeho sochařská výzdoba ho také musí datovat do dnešní doby. Nositelem poselství je socha zubra s kruhem v nozdrách, která má původ v heraldice městského erbu. Je ztvárněna jako monumentální figura energického a sebevědomého zvířete, měřítkem přizpůsobená vlastní architektuře mostu. Osazená je na soklu nad horizont pěších kolemjdoucích, umístěna tak, že vítá příchozí do starého města. Tato socha je doplněna sochou ptáka, symbolu volnosti a svobody, umístěnou ve středu mostu, a dalším přírodním motivem – třemi stromy na jeho protější straně.

The new bridge is designed as a social part of the pedestrian path leading to the city center. It doesn't pretend to be a reconstruction of the old situation, merely transforms certain qualities of the old bridge. It is raised towards its center, it's divided into three sections, it's grounded in the original pillars and it's decoratively shaped. Yet, it is contemporary with the overall proportion of the reinforced concrete bridge floor and the sculptural decoration also sets it in the present times.

The message is carried by the statue of a wisent with a ring in the nostrils that has its origin in he heraldry of the city's crest. It's conceived as a monumental figure of energic and self-confident animal, adjusted to the architecture of the bridge in scale. Mounted on the plinth above the horizon of pedestrians, it welcomes visitors coming to the old town. This statue is followed by a statue of a bird, symbol of freedom and liberty, situated in the center of the bridge, and another natural motif – three trees on the opposite side.



Známe vzorec úspěchu

Jako největší banka na českém trhu pokračujeme v posilování vedoucích pozic v korporátním a institucionálním bankovnictví. Našim klientům nabízíme vysoký standard kvality služeb, profesionální a spolehlivý tým s unikátní kombinací znalosti domácího prostředí a know-how ze zahraničí. Naše komplexní, na míru šité finanční a poradenské služby tak stojí na počátku dlouhodobých a oboustranně výhodných vztahů s korporátními a institucionálními klienty.

ČSOB

ČSOB pro váš úspěch.

www.csob.cz

Korporátní a institucionální bankovnictví

Pavel Cyrani

Pavel Cyrani
člen představenstva, ředitel divize strategie

ČEZ, a.s.
Duhová 2/1444, Praha 4
Česká Republika
www.cez.cz

Jak zasahuje činnost společnosti ČEZ do čisté dopravy? Co vás vedlo k projektu Elektromobilita?

Pohon vozidel na elektřinu představuje jednu z alternativ klasickým spalovacím motorům. Pro energetiky je přitom velkou výzvou – elektřina je produkt, který vyrábíme, distribuujeme a prodáváme koncovým uživatelům.

Čistá mobilita je přitom téma, které nabývá na společenském významu. Kvalita života ve městech, snižování emisní i hlukové zátěže, to jsou témata, se kterými se potýkají v podstatě všechna města a snaha tyto problémy řešit spolu s technologickým pokrokem vedou k tomu, že věříme tomu, že elektromobilita bude v budoucnu reálnou komerční alternativou spalovacím motorům.

Vzhledem k tomu, že elektromobilita je oblastí, která se do komerční fáze teprve přibližuje, je logickým krokem realizace pilotního projektu, v rámci kterého si chceme otestovat hypotézy našich dlouhodobých úvah, vyzkoušet technologie v praxi a navázat spolupráci s dalšími subjekty v této oblasti. Podobné ambice má cela řada analogických pilotních projektů v dalších zemích.

Inspirovali jste se nějakým funkčním příkladem ze zahraničí?

Ano, elektromobilita je dnes ve fázi, kdy pilotní aktivity jsou logickým krokem jak dané téma rozvíjet. Smyslem pilotů je připravit se na komerční roll-out dané technologie a to nejen z hlediska technologií jako takových, ale i procesů, řešení případných administrativních nebo legislativních překážek a podobně. Pilotní projekty jsou si v tomhle dost podobné, i když se samozřejmě liší jak rozsahem, tak i v některých praktických parametrech. Významnou roli hraje také to, jestli je do pilotního projektu přímo zapojen stát nebo municipalita či region, což je případ projektů například ve Francii nebo v Německu. V případě ČR tomu tak zatím není a i když s municipalitami i státní správou spolupracujeme, náš pilotní projekt je primárně záležitostí ČEZ, při jeho koncipování jsme samozřejmě inspiraci čerpali i ze zahraničních projektů.

Jaké výhody přináší elektromobil svému uživateli ve srovnání s klasickým spalovacím motorem a čím je naopak omezen?

Pro uživatele je nejhmatatelnějším rozdílem v porovnání se spalovacím motorem samozřejmě to, že elektromobil při jízdě neprodukuje žádné emise a jezdí v podstatě bezhlučně. Výhodou elektrické trakce je také velmi strmá křivka náběhu kroutícího momentu, takže elektromobily zpravidla překvapí svou živostí a obratností. Rozdíl je také v tom, že motory jsou v drtivé většině vybaveny rekuperací, tzn., jsou schopny při zpomalování a brzdění přeměňovat kinetickou energii v elektrickou a zpětně dobíjet baterie. Pokud si tedy řidič na tento aspekt zvykne, je schopen jezdit skutečně efektivně a značné množství energie, které jinak v běžném vozidle maří brzděním, zpětně využít k prodloužení dojezdu.
Další výhodou elektromobilů jsou výrazně nižší náklady na údržbu. Elektrická trakce je v porovnání se spalovacím motorem velmi jednoduchá, tj. radikálně méně náchylná na poruchy a s řádově nižšími nároky na úkony údržby. Zatímco spalovací motory mají tisíce mechanických součástek, elektromotor jich má jen několik. Elektromobil je tedy jednodušší a levnější co se týká provozní údržby.
V neposlední řadě přináší úsporu nákladů i samotný provoz elektromobilu, kdy „palivové" náklady mohou představovat úsporu v rozsahu 50–80 procent oproti benzínu nebo naftě. Rozvoji elektromobility tak napomáhá třeba i rostoucí cena benzínu a nafty.
Největším omezením pro uživatele jsou u elektromobilu dnes cena a omezený dojezd na jedno nabití. Pořizovací náklady elektromobilu jsou dnes výrazně vyšší než u spalovacích motorů, což představuje velmi zřejmou bariéru. Podobně je vnímáno i omezení dojezdu z titulu kapacity baterií, které navíc tvoří podstatnou část ceny elektromobilu. Pro komerční rozvoj elektromobility je tedy třeba, aby v této oblasti došlo k většímu pokroku, a to jak na straně ceny baterií, tak i jejich kapacitě a schopnosti rychlého nabíjení. Dosavadní vývoj i výzkumné projekty nicméně naznačují, že v této oblasti dojde v nejbližší době k pozitivnímu posunu a tyto bariéry se budou postupně odstraňovat.

S kolika dobíjecími stanicemi se počítá a jak budou rozmístěny? V jakém časovém horizontu se budou realizovat?

Počet dobíjecích stanic se dlouhodobě odvíjí od počtu elektromobilů v ulicích. Počet lokalit pro veřejné dobíjení a jejich umístění jsou jedny z klíčových hypotéz, které v rámci pilotního projektu budeme testovat. I když dobíjecí infrastruktura z logiky věci elektromobily v ulicích předbíhá, počet lokalit poroste v určité proporci náběhu elektromobilů v ulicích. Lze říci, že v souladu s očekávaným rozvojem trhu s elektromobily může být v horizontu následujících 5–8 let potřeba několika stovek lokalit pro veřejné dobíjení.
Je třeba si v této souvislosti uvědomit i to, že lokality, resp. dobíjecí stanice, se liší v parametrech výkonu, tj. výkonnější stanice je schopna za stejný časový úsek uspokojit větší počet zákazníků než stanice pomalejší a rozložení výkonnějších a méně výkonných stanic je také důležitým aspektem, který v pilotním projektu ověřujeme.
V současné době provozujeme více než 30 dobíjecích stanic, z toho jednu rychlodobíjecí stanici o výkonu až 50 kW. Zbývající stanice jsou normálního dobíjení s výkonem 10–22 kW a disponují dvěma na sobě nezávislými zásuvkami. Umíme tedy současně dobíjet téměř 60 elektromobilů. Naší ambicí je v následujících dvou letech dosáhnout počtu 100–120 dobíjecích stanic v provozu a vybudovat tak zárodek skutečné páteřní sítě pro dobíjení elektromobilů napříč Českou republikou.

Co můžete říci o ekologických aspektech projektu?

Elektromobily jsou již při uplatnění dnešních technologií výrazně „čistší" než klasické spalovací motory. Pokud se podíváme na emise tzv. na výfuku, je elektromobil bezemisní zdroj. Nicméně i elektřina se někde vyrábí. Je však správné počítat celý řetězec včetně samotné výroby elektřiny, která v případě uhelných zdrojů emise produkuje. I tak má elektromobil o více než 40 % nižší emise CO^2 než stejný vůz s dieselovým motorem. A to nehovoříme o zdravotně daleko nebezpečnějších emisích ze spalovacích motorů, jako jsou prachové mikročástice a podobně. Ty jsou u elektromobilu nulové. Počítáme také s tím, že elektromobily se budou stávat ještě čistšími s tím, jak bude narůstat podíl výroby elektřiny z obnovitelných zdrojů a zejména pak s dostavbou jaderné elektrárny Temelín.

Jak budete motivovat řidiče (veřejnost) k pořízení elektromobilů a co tento projekt přinese společnosti ČEZ, popř. jejím partnerům?

Ve fázi, kdy je elektromobilita teprve v plenkách, se snažíme naše zákazníky i partnery motivovat k tomu, aby o elektromobilitě uvažovali, měli možnost si ji vyzkoušet, případně aby byli schopni s námi sdílet jejich zkušenosti, připomínky nebo náměty. V pilotní fázi je tedy dobíjení u našich dobíjecích stanic za velmi symbolickou částku, která činí 100 Kč za měsíc bez ohledu na množství dobitých kilowatthodin. Důležitou součástí je i osvěta a komunikace elektromobility k širší veřejnosti.
Dlouhodobě očekáváme, že elektromobilita bude standardní součástí našich produktů a že se ČEZ stane v této oblasti v tomto regionu leaderem. Věříme, že budeme schopni – i ve spolupráci s partnery – nabídnout naším zákazníkům kvalitní a sofistikovaný produkt s vysokou přidanou hodnotou, který jim nabídne potřebnou kvalitu i komfort za rozumnou cenu.

1 – Dobíjení elektromobilu u dobíjecí stanice
2 – Dobíjecí stanice elektromobilů
3 – Světový rekord v dojezdu elektroskútru

David Čermák

David Čermák
generální ředitel

Ředitelství silnic a dálnic ČR
Čerčanská 12, Praha 4
http://www.rsd.cz

Stavíme v ČR dálnice podle srovnatelných technických norem a předpisů jako v Německu, Rakousku a dalších zemích EU? Existuje nějaký společný základ pro tyto předpisy?

Ano, naše normy jsou harmonizovány s normami evropského společenství. Z velké části normy v oblasti dopravní infrastruktury nabízejí technické rozpětí, které umožňuje tolerance. Můžeme je upravit tak, abychom předešli předimenzované výstavbě. Některé z těchto předpisů znamenají vyšší standard, což samozřejmě přináší vyšší investiční náklady. Nyní s ministerstvem dopravy diskutujeme o úpravě norem, které se týkají šířkového uspořádání, například po vzoru polských dálnic, které minimalizují odstavné pruhy a podobně. To by mohlo přinést nemalé úspory. Ale obecně konstatuji, že v souladu s technickými normami EU stavíme i v České republice.

Jak je to v této souvislosti s hodnocením kvality stavby?

Pravděpodobně ne vždy byl na toto kladen dostatečný důraz. Proto vznikl na Ředitelství silnic a dálnic nový úsek kontroly kvality, který má na starosti dohled od fáze projektu až po přejímku stavby a pozáruční kontrolu stavby tak, abychom byli efektivně schopni podávat případné reklamace. Naším cílem je zaměstnat kvalitní odborníky, kteří dříve pracovali v privátním sektoru, abychom kontrolní činnost zajišťovali z vlastních zdrojů.

Můžete nás seznámit s aktuálním stavem ve výstavbě dálnic a rychlostních silnic? Které úseky byly nyní zprovozněny, nebo budou brzy dokončeny?

Stavby ve výstavbě jsou např. dálnice D8 směrem do Ústí nad Labem nebo dálnice D3 do jižních Čech, silnice I/11 Mokré Lazce – hr. okr. Opava – Ostrava, R48 Rychaltice – Frýdek

Místek. Mezi další významné stavby zprovozněné v letošním roce patří například otevření Velkého městského okruhu tunelů Dobrovského v Brně, úsek dálnice D8 Lovosice – Bílinka, I/37 Hrobice – Ohrazenice (zkapacitnění silnice I. třídy v Pardubickém kraji), I/67 Skřečoň – Bohumín obchvat, R6 Nové Sedlo – Sokolov. Patří sem také celá řada dílčích oprav na rychlostních silnicích a silnicích I. tříd.

Poznamenaly vládní ekonomické úspory výstavbu rychlostních silnic a dálnic, nebo se úspory týkají spíše oprav a údržby?

Úsporná opatření se dotkla výstavby i údržby. V obou případech jsme nuceni přehodnocovat původní plány. Nedostatečný výdajový rámec pro stavby dopravní infrastruktury nás bohužel nutí držet výdaje do oprav a údržby již po několik let na minimální možné hranici, kterou nelze již dále příliš snižovat, aby dálniční síť dále nedegradovala. V nové výstavbě se úspory odrazí v tom, že v nejbližší době dojde k realizaci pouze 4 tenderovaných staveb a nebudeme zahajovat žádné další projekty. Naším cílem je udržet si stabilitu rozpočtu i do dalších let.

	1	3	4
2			5

1 – dálnice D8 Lovosice – Bílinka
2 – dálnice D8 Lovosice – Bílinka
3 – I/67 Skřečoň – Bohumín obchvat
4 – R6 Nové Sedlo – Sokolov
5 – R6 Nové Sedlo – Sokolov
6 – I/37 Hrobice – Ohrazenice
7 – I/42 Brno, Velký městský okruh
8 – I/42 Brno, Velký městský okruh

S jakou celkovou délkou dálniční sítě v ČR se v delším časovém výhledu počítá (v ideálním stavu)?

Ideální rozsah dálnic je 2150 kilometrů dálnic a rychlostních silnic. Časový výhled dokončení si s ohledem na probíhající výstavbu a přípravu netroufáme odhadovat.

Jak se uplatňují moderní informační technologie v provozu dálnic? Co znamená pojem telematický systém a co přináší řidičům systém liniového řízení?

Telematické aplikace (inteligentní dopravní systémy) jsou moderní informační a komunikační technologie, které přímo na pozemní komunikaci sledují a vyhodnocují konkrétní charakteristiky provozu, informují o aktuální dopravní situaci nebo provoz na komunikaci podle stanovených pravidel bezprostředně řídí.
Telematické systémy umožňují v daném úseku komunikace průběžně sledovat a vyhodnocovat charakteristiky dopravního proudu (hustotu provozu, intenzitu provozu, průměrnou rychlost proudu vozidel, odstupy vozidel apod.), meterologické informace (teplotu vzduchu, teplotu povrchu vozovky, srážky, viditelnost, bod mrznutí, apod.) nebo například skladbu vozidel, jejich hmotnost, průjezd kradených automobilů atd. Informace a data jsou zpracovávány v Národním dopravním informačním centru (NDIC). Prostřednictvím dalších telematických technologií jsou informace publikovány (proměnné tabule, proměnné značky) pro řidiče nebo je provoz jimi přímo řízen (liniové řízení provozu).
Liniové řízení pomáhá řidičům prostřednictvím těchto informací dospět ke stanovenému cíli v optimálním čase. Kromě zkvalitnění provozu je dalším cílem také zvýšení bezpečnosti na silnicích. Nyní jsou již tyto systémy instalovány po celé naší dálniční síti.

Čím se zabývá Jednotný systém dopravních informací – kdo se na něm podílí a co je jeho hlavním posláním?

Jednotný systém dopravních informací pro ČR je společným projektem ministerstev dopravy, vnitra, Ředitelství silnic a dálnic a řady dalších orgánů, organizací a institucí veřejné správy, veřejných i privátních osob a subjektů z celé ČR, které na projektu spolupracují. JSDI je komplexním systémovým prostředím pro sběr, zpracování, sdílení, distribuci a publikaci dopravních informací a dopravních dat o aktuální dopravní situaci a informací o pozemních komunikacích, jejich součástech a příslušenství.

Kam směřují nejnovější trendy ve využívání informačních technologií v silniční dopravě? Dočkáme se brzy inteligentních dálnic?

Jedna z možných cest je například zmíněný rozvoj telematických inteligentních systémů, které pomáhají při řízení dopravy na českých silnicích. Mají významný přínos nejen pro bezpečnost silničního provozu, ale i pro rychlost cestování. Telematických aplikací bychom chtěli více využívat k predikování dopravní situace a usměrňování hustoty a toku automobilové dopravy na dálnicích a přilehlých komunikacích. Inteligentní dálnice je velmi obecný pojem. Lze předpokládat, že se cestování po silnicích bude do budoucna ještě více propojovat s informačními technologiemi.

Historické etapy rozvoje silnic v České republice /Historical Development of Roads in the Czech Republic

Prof. Ing. František Lehovec, CSc.

Úvod

Česká republika bude vzhledem ke své geograficky atraktivní poloze zaujímat stále významnější postavení v evropském dopravním systému. Jedním ze základních cílů státu je trvalé zvyšování výkonnosti ekonomiky, a tím i životní úrovně obyvatel. Nezbytnou podmínkou pro tyto cíle je v přijatelném časovém horizontu dosáhnout srovnatelnou úroveň kapacitní dopravní infrastruktury s vyspělými evropskými státy, a tím vytvářet podmínky pro realizaci trvale udržitelné mobility osob a věcí.
Silniční doprava však vzhledem ke svým přednostem, obdobně jako ve všech vyspělých zemích světa neustále roste. Po vstupu do EU došlo k dalšímu nárůstu mezinárodní silniční dopravy, zejména těžké nákladní.
Vlastníkem dálnic a silnic I. třídy je stát. Ten zabezpečuje jejich správu, údržbu, opravy, rekonstrukce a další rozvoj z prostředků přidělovaných ze Státního fondu dopravní infrastruktury, ze státního rozpočtu a dalších zdrojů. Vlastníky silnic II. a III. třídy jsou od 1. 10. 2001 jednotlivé kraje.
Vlastníky místních komunikací jsou obce, na jejichž území se místní komunikace nacházejí a které také zajišťují financování jejich správy a dalšího rozvoje ze svých prostředků.

Péče o silnice po vzniku Československé republiky v roce 1918

Na území České a Moravskoslezské země bylo po vzniku ČSR 5.912 km státních, 23 km zemských a 43.273 km okresních silnic.
Z celkové délky státních silnic mělo dlážděnou vozovku jen 5 %, ostatní byly prašné.
V období 1918–1928 směřovala činnost silniční správy zejména k tomu, aby udržela silnice ve sjízdném stavu do té doby, než bude finančně umožněna programová úprava vozovek ve velkém rozsahu. K výrazné obnově vozovek silnic bylo možno přistoupit po vzniku Státního silničního fondu v r. 1927. Příjmem fondu byly daně z motorových vozidel, dávky z jízdného za osobní dopravu autobusy, 50 % z poplatků za povolení dovozu minerálních olejů a 50 % z cla za jejich dovoz a clo za dovoz pneumatik. Díky prostředkům ze státního silničního fondu bylo dosaženo toho, že v r. 1938 mělo v Československu 34 % státních silnic těžkou nebo střední vozovku a 31,5 % bylo opatřeno povrchovým nátěrem. Kromě zlepšení stavu vozovek bylo do roku 1938 postaveno nových 452 km státních silnic a 797 nových mostů na státních silnicích a 600 mostů na nestátních silnicích za finanční podpory státu.

Zahájení výstavby dálnic

Potřeby rozvoje ekonomiky v Československu vyvolávaly potřebu podstatného zrychlení silniční dopravy napříč republikou při jejím atypickém tvaru. V r. 1935 byl vypracován projekt Národní silnice Plzeň – Košice vedený mimo Prahu.
Impuls přípravy výstavby silniční magistrály dal J. A. Baťa ve své knize Budujeme stát pro 40,000.000 lidí v r. 1937. Podle jeho návrhu se silniční páteří státu s mimořádně protáhlým tvarem měla stát dálková silnice Cheb – východní hranice republiky.
Po podpisu Mnichovské dohody dne 30. 9. 1938 došlo k odtržení značné části československého území Německu a zčásti i Polsku, čímž byla značně narušena dopravní infrastruktura státu. Proto vláda neprodleně schvaluje přípravu a zahájení velkých dopravních staveb. Vzhledem k požadavku na začlenění našich dálnic do sítě říšských dálnic bylo nutné přizpůsobit naše návrhové parametry přísnějším německým.
V té doby byla též vypracována a schválena koncepce české dálniční sítě v návaznosti na mezinárodní spoje.
Výstavba české dálnice Praha – Brno byla slavnostně zahájena 2. května 1939 u Průhonic. Od počátku stavby dálnice se však projevovaly potíže se získáním stavebních dělníků, stavebních strojů a později i stavebních materiálů a pohonných hmot. Výstavba dálnice probíhala mezi Prahou a Humpolcem, u Brna a v Chřibech, a to do roku 1941, kdy byl dne 1. srpna vydán zákaz pokračování staveb.
Na území protektorátu Čechy a Morava bylo v té době rozestavěno 153 km dálnic.
Po skončení 2. světové války byly obnoveny udržovací práce na stavbě dálnice Praha – Brno. Stavební práce byly definitivně zastaveny v r. 1950. V pozdějších letech byly rozestavěné úseky dálnic využity téměř v celé délce.

Obnovení výstavby dálnic a postup jejich realizace

Neustále rostoucí intenzity silniční dopravy způsobily, že na řadě úseků páteřních komunikací byly překročeny kapacity silnic, nebo se této kapacitě blížily. Zvlášť velké problémy se projevovaly na průtazích těchto silnic většími městy. Tento stav vyžadoval neodkladné řešení. Proto vláda ČSR svým usnesením ze dne 18. dubna 1966 uložila zahájit výstavbu dálničního tahu Praha – Brno – Bratislava. Současně bylo uloženo rozvinout přípravu výstavby ostatních dálničních tahů stanovených v usnesení vlády. Slavnostní zahájení výstavby dálnice D1 se uskutečnilo 8. září 1967 při výjezdu dálnice z Prahy na Spořilově. Ve směru od Brna směrem ku Praze byla zahájena výstavba dálnice D1 v roce 1969. V r. 1974 byla zahájena výstavba dálnice D2 Brno – Břeclav – Bratislava. Jednotlivé úseky vybudované dálnice byly uváděny do provozu postupně, ucelené dálniční spojení Praha – Brno – Bratislava bylo zprůjezdněno roku 1980.

Významné stavby na silnicích I. třídy

Velká pozornost byla zejména věnována zlepšení stavu mezinárodních silnic podle Evropské dohody AGR o hlavních silnicích s mezinárodním provozem (Ženeva 1975), ke které tehdejší Československo přistoupilo 24. dubna 1987. Tato dohoda mj. stanovuje technické parametry mezinárodních silnic 2.644 km silnic a dálnic.
Na tzv. vymezených tazích silniční sítě byly v období 1963 až 1990 prováděny souvislé přestavby těchto silnic vč. dlouhých přeložek.
U ostatních silnic I. třídy byly budovány zejména obchvaty měst a obcí a odstraňovány dopravní závady. Řešeno bylo i zlepšení přístupu do rekreačních území, např. Krkonoš. V průtazích velkými městy, a to zejména statutárními, byla prováděna úprava průtahů silnic I. třídy s cílem řešit kapacitní problémy i ochranu životního prostředí. V nezbytné míře byla prováděna i rekonstrukce či náhradní výstavba mostů, které byly ve špatném stavebním stavu a měly nevyhovující únosnost. Do r. 1990 byla u nás prakticky zajištěna realizace bezprašných úprav povrchu silnic všech tříd.

Důsledky změny politických poměrů v r. 1989

Změna politických poměrů v r. 1989 po listopadové revoluci významně ovlivnila i dopravní potřeby České republiky a její silniční hospodářství. Po skončení éry plánovaného hospodářství nastupuje tržní ekonomika s orientací na trhy vyspělé Evropy. V důsledku uplatnění tržních podmínek, masivní privatizace a nástupu podnikání došlo začátkem 90. let k výrazné změně v dělbě přepravní práce, kdy značná část nákladů i přepravy osob přešla ze železnice na silnici. Zatímco v r. 1989 činil podíl silniční nákladní dopravy na dělbě přepravní práce cca 23 %, v r. 2010 to již bylo cca 75 %, u přeprav osob činil v r. 2010 podíl individuální a autobusové dopravy 85,5 %.

1 | | 2 | |

1, 2 – Ilustrační foto: © Satra

Pro zlepšení situace ve financování dopravních projektů byl v r. 2000 zřízen Státní fond dopravní infrastruktury (SFDI), který je však kromě dálnic a silnic určen i pro financování železnic a vodních cest. Příjmovou stránku fondu naplňují poplatky za užití dálnic a rychlostních silnic, výnos silniční daně, podíl na výnosu spotřební daně z pohonných hmot, dotace z výnosu privatizace a z dotace ze státního rozpočtu. Od 1. 1. 2007 byl zaveden jako nový zdroj SFDI výnos z výběru elektronického mýta za užití dálnic a rychlostních silnic nákladními vozidly nad 12 tun.
Prudký rozvoj silniční dopravy a změna její orientace po r. 1989 si vyžádaly urychlení výstavby dálnic a rychlostních silnic a urychlené řešení přístupů k nově otevíraným či rozšiřovaným silničním přechodům na západní hranici.
Do konce roku 2010 bylo zprůjezdněno 733 km dálnic a 422 km rychlostních silnic, k dokončení plánovaného rozsahu zbývá vystavět 263 km dálnic a 704 km rychlostních silnic. Délka silnic I. třídy je 5.832 km. Dlouhodobě nepostačující objemy finančních prostředků vkládaných do silniční infrastruktury mají za následek zhoršování stavu vozovek silnic a dálnic i stav mostů.

Historical Development of Roads in the Czech Republic

In the Czech Republic, highways and I. class roads are owned by the State. It provides their management, maintenance, repairs, reconstructions and further development. II and III. class roads are owned by regions. Local communications are owned by municipalities that provide finances for their management and development.
After the establishment of the Czechoslovak Republic in 1918, there were 5,912 km state, 23 km regional and 43,273 km county roads. Only 5 % of the state roads were cobbled, others were dusty. In 1918–1928, road administration aimed mainly to maintain the roads drivable until a systematic repair of all roads would be possible. Thanks to the assets from the state road fund, in Czechoslovakia 34 % of state roads had heavy or medium drive and 31.5 % had surface coating by 1938. Also by 1938, 452 km of new state roads, 797 new bridges on state roads and 600 bridges on non-state roads were built.
The traffic infrastructure of the country was significantly disrupted after the Munich Agreement was signed in 1938 and an extensive part of the Czechoslovak territory fell to Germany. CS highways had to be incorporated in the German highway network and had to fulfill strict German requirements. Construction of Czech highway Prague-Brno started on May 2, 1939 near Prague. Since the beginning, there was problem to gain enough labour force, construction machines as well as construction materials and fuel. In 1941, all construction works were banned on the territory of Protectorate of Bohemia and Moravia. In that time, 153 km of highways was under construction.
Soon after the WW II, the capacity of existing road network started to be insufficient, especially in the bigger cities. This state required immediate solution. In 1966, CS government commanded to start construction of the highway Prague-Brno-Bratislava (SK). But it wasn't until 1980, that the highway connection Prague-Brno-Bratislava was finally completed.
After the fall of the communist regime in 1989, the transportation needs of the Czech Republic radically changed. In the 1990's, a large part of passenger as well as cargo transportation shifted from railways to roads. While in 1989, the share of road cargo transportation was 23 %, in 2010 it was 75 % and individual and bus transportation was 85.5 %.
In 2000, the State Fund of Traffic Infrastructure (SFDI) was established aiming to improve the situation of financing transport constructions and besides highways and roads it is also designated to finance railways and waterways.
A rapid development of road transportation and change in its orientation after 1989 required an accelerated construction of highways and speed ways and immediate solution of access to newly opened border crossings on the west. By 2010, 733 km of highways and 422 km of speed ways was put into operation, the final plan is to finish another 263 km of highways and 704 km of speed ways. Total length of I. class roads is 5,832 km. The condition of roads and highways and bridges is gradually worsening due to a long-term lack of finances required for their reparation and maintenance.

Petr Žaluda

Ing. Petr Žaluda
generální ředitel

České dráhy, a.s.
Nábřeží Ludvíka Svobody 1222/12, Praha 1
www.cd.cz

Jaké služby – kromě základní funkce dopravy do místa určení – České dráhy nabízejí? Máte v kvalitě služeb nějaký vzor?

Vzor máme ve Švýcarsku nebo v Rakousku. U nás byla železnice dlouho na pokraji zájmu a tento hendikep teď musíme dohnat. Přeprava cestujících je naším hlavním posláním, proto masivně investujeme do modernizace vozidel i do rozvoje služeb. Rozhodující je přitom kvalita vozového parku, rychlost, spolehlivost a samozřejmě servis poskytovaný naším personálem. Další služby jsou spíš doplňkové a mají zvýšit pocit pohodlí a komfortu cestujících. Tradičně k nim patří gastronomické služby ve vlacích, možnost bezdrátového připojení k internetu, ale také přeprava jízdních kol nebo menších zásilek prostřednictvím služby ČD-Kurýr. Ve stanicích provozujeme půjčovny kol, úschovny zavazadel nebo ve vybraných stanicích čekárny ČD Lounge. Jiné služby zajišťují smluvní partneři, například ve formě gastronomického servisu, prodeje potravin, tisku a podobně.

Čím může v dnešní době železnice motivovat zákazníka, aby jí dal přednost před dopravou autobusovou, leteckou...?

Loni jsme přepravili 166 milionů cestujících, což představuje meziroční zvýšení počtu cestujících o 3 miliony. Největší nárůst přitom vykazuje dálková a příměstská doprava. Už to samo o sobě naznačuje, co zákazníci očekávají. Rychlost, pravidelnost, spolehlivost a kvalitu vozidel. Všechny tyto parametry již dokážeme zákazníkům na řadě linek garantovat. Díky tomu se nám daří udržet cestující na lince Praha – Ostrava, kde čelíme sílící konkurenci soukromých dopravců, ale třeba i na lince Praha – Brno, kde nám konkuruje silniční doprava a kde jsme zaznamenali meziroční nárůst počtu zákazníků v řádu desítek procent. Pochopitelně, že důležitou motivací pro využívání našich služeb je výhodná cena.

Jakým způsobem se České dráhy zapojují do evropského železničního systému?

České dráhy jsou národním dopravcem a naším úkolem je aktivně se podílet na zajištění základní dopravní obslužnosti státu. Česká republika nicméně leží v samotném středu Evropy a je tedy logické, že přes naše území projíždí řada mezinárodních spojů, které zajišťujeme ve spolupráci s železničními společnostmi sousedních států. České dráhy jsou zastoupeny v mezinárodních organizacích sdružujících železniční dopravce, jako jsou CER, UIC a FTE, fungují v pracovních skupinách pro interoperabilitu a v neposlední řadě spolupracují v mezinárodních projektech typu Rámcový program Evropské komise pro vědu a technologický rozvoj. Samozřejmě úzce spolupracujeme také v každodenním provozu. Jako příklad lze uvést mezinárodní využití personálu a techniky bez výměny na hranicích. Čeští strojvedoucí jezdí do Drážďan a jejich němečtí kolegové do Prahy, české lokomotivy míří do Drážďan, rakouské a slovenské do Prahy a podobně.

Které projekty nyní České dráhy realizují? Daří se čerpat dotační programy Evropské unie?

Evropské prostředky čerpáme hlavně při modernizaci vozidlového parku v regionech. Prakticky pro všechny kraje jsme vysoutěžili nová vozidla, která v současné době postupně uvádíme do provozu. Právě na jejich nákup přispívá regionálními operačními programy Evropská Unie. O evropské peníze se ale ucházíme i na projekty rekonstrukcí nádražních budov. Například v Moravskoslezském kraji jsou to nádraží Třinec, Havířov a Studénka, ve Středočeském mohu zmínit Hořovice, Kolín, Mladou Boleslav hl. n. nebo Kutnou Horu hl. n.

Na jaké typy nových vlaků se v nejbližší době můžeme těšit?

Letos chceme uvést do provozu elektrické jednotky RegioPanter určené pro Jihočeský, Ústecký a Olomoucký kraj a pro trať Pardubice – Hradec Králové – Jaroměř. Čekáme také další dodávky motorových vozů RegioShuttle RS1, které už jezdí v Libereckém kraji a v průběhu roku podstatně zlepší kvalitu cestování i na Vysočině. Další novinkou budou motorové jednotky LINK určené pro tratě Plzeň – Domažlice, Mariánské Lázně – Cheb – Karlovy Vary – Chomutov, severní části Ústeckého kraje nebo pro Zlínský kraj. Na tratě Praha – Stráčice a Ostrava – Mosty u Jablunkova vyjedou nové patrové jednotky CityElefant. Společnou charakteristikou všech těchto moderních vlaků jsou bezbariérovost, klimatizované moderně řešené interiéry s polstrovanými sedačkami, bezbariérová WC s uzavřeným systémem, moderní audiovizuální informační systém a elektrické zásuvky pro napájení drobné elektroniky.
V dálkové dopravě se cestující setkají s modernizovanými restauračními vozy. Jsou vybaveny klimatizací, mají nový interiér a vybavení kuchyně, které vytváří zázemí pro poskytování moderních gastronomických služeb. Vozy budou jezdit z Prahy do Ostravy, na Valašsko, do Brna a dále do zahraničí, například do Polska, Rakouska, na Slovensko nebo do Maďarska. K základnímu servisu, který neustále zlepšujeme, pochopitelně patří přeprava hendikepovaných.

Pro dálkovou dopravu jsou proto určeny také modernizované bezbariérové vozy, které nejen hendikepovaným nabídnou klimatizované prostory, novou nástupní plošinu, elektrické zásuvky 230 V 50 Hz, nové moderní stolky nebo toaletu s uzavřeným systémem. Ještě během letošního roku budou první ze sériových vozů zařazeny do pravidelného provozu na linkách z Prahy přes Brno do Vídně, Bratislavy a Budapešti, z Prahy přes Olomouc do Ostravy, Žiliny a Varšavy nebo z Prahy do Mnichova.

1 | 4 | 5
2 | 3 | 6 | 7

1 – Ideová studie nádraží Třinec, Ateliér Velehradský
2 – Nádraží Havířov vstupní hala, současný stav
3 – Mariánské lázně, historické foto
4 – Nádraží Hradec Králové
5 – Nádraží Liberec, historické foto
6, 7 – Studie přestavby dopravního terminálu Havířov, Ateliér Velehradský

Jiří Kolář

Jiří Kolář
generální ředitel

Správa železniční dopravní cesty, státní organizace
www.szdc.cz

Železniční doprava má v naší republice dlouholetou tradici, máme hustou síť tratí a nádraží. V podstatě však jezdíme stále po týchž trasách, byť modernizovaných, stejnými vlaky, i když komfortnějšími a rychlejšími. Co se podle vás nejvíce změnilo v provozu železnice?

Myslím, že by bylo dobré vrátit se o takových dvacet let zpátky, abychom si uvědomili, jak velký pokrok železnice za tu dobu udělala. Vlaky sice jezdily až 120 km/h, ale jízda byla nepohodlná a velmi hlučná. I když se před každou stanicí muselo zpomalovat, přejezd výhybek pokaždé doslova rozhoupal vagon. Dobře si to můžete uvědomit, když přejedete na rozestavěných koridorových tratích z modernizovaného na nemodernizovaný úsek. Méně viditelnou, ale ještě důležitější oblastí je bezpečnost provozu. Díky zavádění moderní zabezpečovací techniky jsme na řadě tratí prakticky eliminovali možnost lidské chyby. Takové zařízení prostě nedovolí poslat proti sobě dva vlaky.

Čím podle vás může dnes železniční doprava konkurovat flexibilní a rychlé silniční dopravě?

V osobní železniční dopravě se díky rostoucí konkurenci neustále zlepšuje nabídka služeb i komfort cestování. Vzhledem k rostoucím cenám pohonných hmot a růstu intenzity silničního provozu se domnívám, že v budoucnosti může nastat určitý bod zlomu, kdy se cestování vlakem stane nejen nutností, ale i standardem. Tak jak to už dnes vidíme například v pražské příměstské dopravě.

Vnímáte rostoucí konkurenci mezi dopravci na našich tratích? Co je jejím hlavním přínosem?

Samotné SŽDC přinese nárůst vlakových kilometrů, zvýšení tržeb za užívání dopravní cesty, tedy významný ekonomický efekt. Cestující budou mít na výběr více služeb, soutěž mezi dopravci přinese pohodlnější, bezpečnější a spolehlivější cestování a lepší přístup dopravců k cestujícím, tlak na snížení cen jízdného, změní se desítky let staré provozní stereotypy. Již dnes to vidíme u spojů na trati Praha – Ostrava. Česká republika je zajímavý prostor jak pro domácí, tak i pro zahraniční dopravce.

Bylo podle vašeho názoru vhodné oddělit provozovatele železniční dopravy a správce železniční infrastruktury? Jak to dnes hodnotíte?

Oddělení národního dopravce, až už v osobní, nebo nákladní dopravě, od provozovatele dráhy je logickým vyústěním situace, kdy se i na naší železnici vytvořilo konkurenční prostředí. Je to v souladu s evropskou legislativou, která má za cíl vytvořit nediskriminační prostředí v oblasti železniční dopravy.

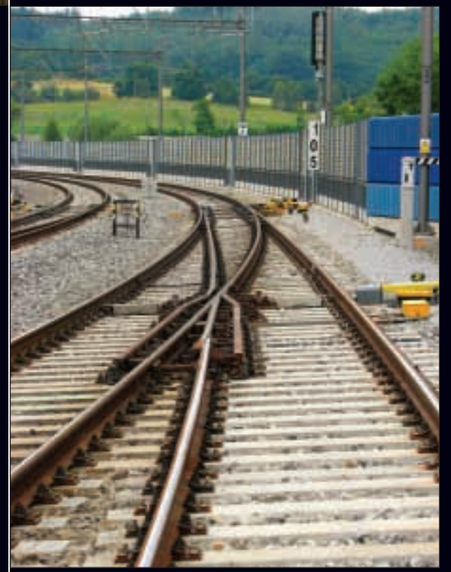
Máme strategickou polohu ve středu Evropy, poměrně hustě osídlené a geograficky členité území. Jak se naše železniční cesty napojují na evropskou železniční síť – které nejvýznamnější cesty se budou v budoucnu nejvíce rozvíjet?

V této oblasti jsme začali nejprve u tratí, které jsou součástí transevropských koridorů. Hlavní trasy na Německo, Polsko, Rakousko i Slovensko již prošly modernizací. Pro mezinárodní vlaky v osobní a nákladní dopravě tak hranice nepředstavuje v podstatě žádnou bariéru. Ještě důležitější pak bude napojení na vysokorychlostní tratě v okolních zemích, především v Německu. Provozovat velmi rychlé vlaky jen v rámci naší malé země by totiž nebylo ekonomicky únosné.

Jaká tedy je perspektiva budování vysokorychlostních tratí u nás?

Po dokončení modernizace železnic splníme všechny očekávané technické a rychlostní standardy vyžadované v zemích EU, ale bohužel budeme jen snít o evropských rychlostních tratích s možnou rychlostí až 300 km za hodinu. Překážkou k jejich vybudování u nás jsou nejen ekonomické, ale i technické a krajinné limity. Neexistence vysokorychlostních tratí by však v budoucnu přinesla ztrátu konkurenceschopnosti, a proto budu o jejich realizování usilovat.

Naším současným krátkodobým cílem je prověřit konkrétní úseky, kde bude technicky možné a především bezpečné zvyšovat rychlost na 200 km/hod. Je nutné také pokročit v přípravě tzv. rychlých spojení, která posílí a zrychlí dálkovou železniční dopravu v nejvytíženějších úsecích, zpracovávat studie, úpravy územních plánů a projektů, jednat s EU o jejich spolufinancování. Postupné dokončování některých nejdůležitějších částí sítě rychlých spojení můžeme očekávat v letech 2020 až 2030.

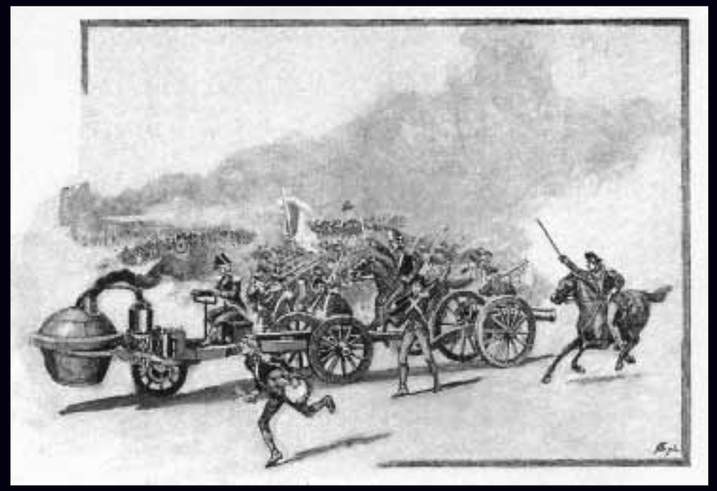


Kde vidíte v současné době další potenciál rozvoje železniční dopravy u nás?

Velký potenciál vidím v příměstské osobní dopravě a v dopravě nákladní. Příměstská osobní doprava je limitována odstraněním úzkých dopravních hrdel v uzlech či na radiálních tratích. Nákladní doprava si žádá zvyšování kapacity, a to nejen pro nákladní vlaky na tratích, ale i dostatečný prostor pro nakládku a vykládku zboží. Všechny segmenty železniční dopravy mají potenciál rozvoje a musíme o něj stále usilovat.

Jak se daří čerpat finanční prostředky z evropských dotačních fondů a jaké nejdůležitější projekty českou železnici čekají?

Největší objem investic realizuje SŽDC s využitím spolufinancování z Operačního programu Doprava. Celkově jsme již vyčerpali přes 53 % z určených alokací tohoto programu. Dalších 11 % dočerpáme na již rozestavěné akce a 22 % prostředků je vázáno na projekty, u nichž probíhají tendry nebo jsou ve stadiu před zadávacím řízením. Čerpání zbývajících 14 % prostředků připravujeme a věříme, že se nám podaří je vyčerpat.
Nejvýznamnější investiční akcí, která nás nyní čeká, je vybudování železničního koridoru na trase Rokycany – Plzeň, dále je to dokončení chybějících úseků na III. a IV. tranzitním koridoru na Moravě, rekonstrukce stanice Olomouc hlavní nádraží a dalších důležitých železničních uzlů.



Kolo a kolejnice

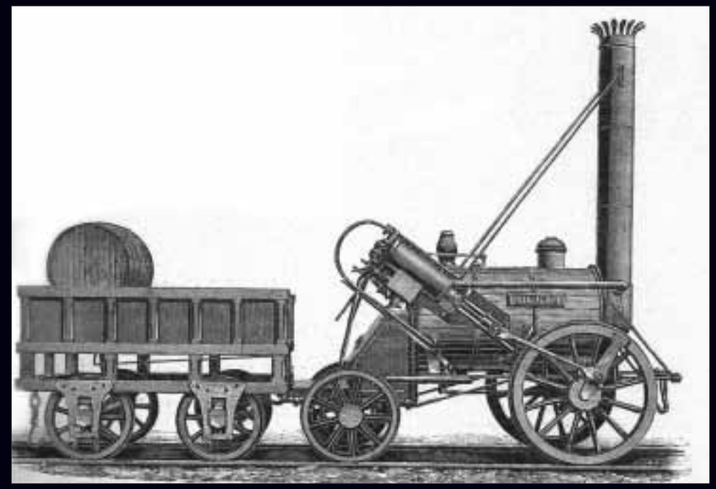
Kolo provází lidstvo po tisíciletí. V Řecku a v alpských průsmycích se dochovala torza římských obchodních silnic s náznaky stop po kolech. Na Maltě narazili badatelé na zbytky starověkých kolejnic. Již v polovině 16. století se v dolech používaly koňmi tažené vozíky, pohybující se po vodicích fošnách. V r. 1630 je těžař Beaumont z anglického hrabství Northumberland doplnil příčnými trámy na principu dnešních pražců. Přeprava těžkých kamenných kvádrů z kamenolomu do přístavu v městě Bath byla při využití tehdy běžné důlní dřevné dráhy příliš riskantní. Pro zpevnění kol u drážních vozíků vymyslel Allen Ralph v r. 1730 okolky, výstupky na obvodu kola bránící vykolejení. V r. 1767 napadlo Richarda Reynoldse, majitele hutí v Coalbrookdale v Anglii, využít přebytek litiny k výrobě kolejnic, které by nahradily dřevěné. O deset roků později John Curr přišel s první profilovanou samonosnou kolejnicí, umožňující usazení na příčně uložené trámy. Tuto vývojovou etapu završil pak William Jessop, když jím vymyšlená litá kolejnice dostala charakteristický profil ve tvaru římské jedničky. První pokusy s parní lokomotivou uskutečnil v r. 1804 Richard Trevithick. Tehdejší kolejnice pod lokomotivou praskaly. George Stephenson v roce 1814 předvedl první prakticky využitelnou parní lokomotivu. V r. 1823 založil závod na výrobu lokomotiv. 27. září 1825 byl zahájen provoz na první veřejné železnici na světě, spojující anglická města Stockton a Darlington.

Koně místo lokomotivy

První železnice s veřejnou dopravou na evropské pevnině vedla v Čechách z Českých Budějovic do rakouského Lince a její vagóny byly taženy koňmi. Po napoleonských válkách se velmoci snažily oživit ekonomiku Evropy: vznikl nápad propojit Labe s Dunajem vykopáním průplavu na jihu Čech. Odborník, pověřený tímto úkolem, profesor doktor František Josef Gerstner, však zjistil, že by bylo třeba postavit nejméně tři stovky plavebních komor, proto navrhl spojit přístavy koněspřežnou železnicí. Stavbou byl pověřen František Antonín Gerstner. Začal stavět 28. července 1825 u Netřebic. Zkušební provoz na českém úseku dráhy byl zahájen 7. září 1827. Roku 1832 byla na dráze zahájena pravidelná nákladní a nepravidelná osobní doprava. Základem provozu byl jízdní řád, v předem určených stanicích se křižovalo. Koleje měly rozchod 1.106 mm. Uprostřed mezi kolejnicemi běželi po vyštěrkované stezce za sebou zapřahovaní koně. Na jednokolejné trati bylo celkem deset stanic a 64 strážních domků. První železniční společnost vozila sůl a dříví. V r. 1857 přešel podnik do rukou soukromé společnosti dráhy císařovny Alžběty, která koňku v roce 1871 převedla do podoby klasické lokomotivní železnice.
Ve stejné době vyrůstala v Čechách další dráha s koňskou trakcí. Vůdčí osobností byl Kašpar hrabě ze Šternberka. Ideou zakladatelů bylo propojit Prahu s Plzní, pozvednout těžbu v uhelných pánvích na Kladensku i Plzeňsku a podpořit těžbu dřeva. V r. 1830 byl zprovozněn první úsek dráhy z Prahy ke Stochovu. V r. 1833 stavba ustrnula v údolí Klíčavy. Pražsko-lánská koněspřežní železnice se r. 1863 dočkala přestavby na lokomotivní dráhu.

Vlak poháněný vařenou vodou

Parní lokomotivu přivedla v 19. století do českých zemí potřeba vozit železo a plechy z ostravsko-karvinské pánve do Vídně. Profesor Franz Xaver Riepl z vídeňské techniky navrhl postavit železnici protínající Moravu a spojující Vídeň s průmyslovou oblastí na severu Moravy. Riepl byl vyslán na zkušenou do Anglie, kde byla od r. 1825 v provozu první veřejná parní železnice. Riepl se stal bojovníkem za parní lokomotivy, kterým se jejich odpůrci posmívali, že jde o vozy poháněné vařenou vodou. Stavba železnice se r. 1839 dostala do Brna a 7. července toho roku byl zahájen řádný provoz společnosti Severní dráha císaře Ferdinanda na trati Vídeň – Brno. V dalších letech se koleje protahovaly do Přerova, odkud byla vybudována odbočka do Olomouce. Stavba pokračovala do Lipníku nad Bečvou a dosáhla r. 1847 Bohumína. Ferdinandova dráha přinesla mimořádná inženýrská díla. V Brně vyrostl 637 m dlouhý viadukt, u obce Slavíč vznikl tunel, za Lipníkem nad Bečvou byl již v roce 1842 dokončen více než 400 m dlouhý cihlový most, překračující dvaačtyřiceti oblouky údolí potoka Jezernice. Dnes je doplněn ještě kamenným dvojčetem, postaveným při zdvojkolejňování tratě v 70. létech 19. století. A v úseku Hranice na Moravě – Drahouše se rozkročil další kamenný most o třiceti polích.
Cestování prvními vlaky bylo poněkud dobrodružné. Doba jízdy mezi Vídní a Brnem obnášela v r. 1839 čtyři a půl hodiny strávené v ne právě pohodlném prostředí. Vagony nabízely pramálo komfortu: ty čtvrté třídy byly zcela otevřené, neměly ani střechu a cestovalo se vestoje. První jízdní řád nabízel mezi Vídní a Brnem jeden vlak v každém směru denně, na trati Vídeň – Břeclav byl k dispozici ještě jeden pár vlaků. Odpoledne jezdil i „předměstský" vlak z Brna do Rajhradu a zpět.
Severní dráha císaře Ferdinanda splnila naděje svých zakladatelů. Před jejím vznikem existovalo na území, kterým vede, kolem 300 manufaktur. V r. 1880 již tady bylo 800 průmyslových závodů.

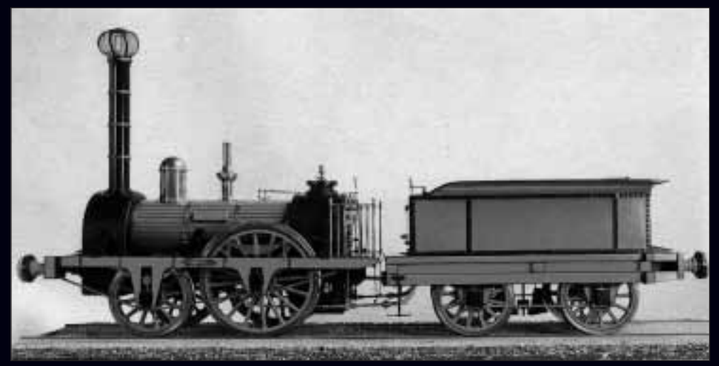


Počátky státních drah

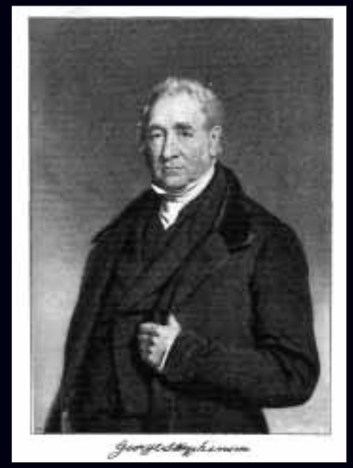
Úspěchy železnice vedly ve 30. a 40. letech 19. stol. k vytvoření celostátní koncepce železniční dopravy. Císařským nařízením z r. 1841 bylo zřízeno generální ředitelství státních drah. Koncepce předpokládala postavení páteřní železniční sítě. Pro Čechy byla nejdůležitější trať z Vídně do Prahy a dále do Drážďan. Vzhledem k tomu, že už byla vybudována trasa z Vídně do Olomouce, byla zvolena tato varianta. Později byly položeny koleje z Brna do České Třebové; tato trasa slouží svému účelu dodnes. Stavba trati z Olomouce do Prahy byla svou velikostí do té doby nesrovnatelná s jakoukoli jinou stavbou u nás. Začala v září 1842 a první vlak přijel do Prahy na Masarykovo nádraží 20. srpna 1845. Pravidelná doprava zahájila 1. září 1845. Cestování z Vídně do Prahy mělo trvat 16 hodin, ve skutečnosti bývalo o hodně delší. Železnice se potýkala s dětskými nemocemi a dodržování jízdního řádu bylo jen iluzí.
Podél trati vyrostlo 26 stanic a nádraží a 213 strážních domků. Dráha pražsko-drážďanská obohatila naše železnice o stavbu nadčasové výjimečnosti. Po právě dokončovaném mostě řetězovém vybudovala státní dráha v Praze viadukt přes Vltavu. Byl dílem inženýrů Pernera a Negrelliho. Jeho 87 oblouků se klene v délce 1.111 m od nádraží (dnes Masarykova) až po bubenský břeh. Mezi kamennými zábradlími měří most 7,6 m. Most, Negrelliho viadukt, platil v době svého zrodu za největší železniční most v Evropě.

Období soukromých drah

V r. 1854 přenechala rakouská monarchie železnici soukromým subjektům. V té době vlastnil stát 2300 kilometrů železničních tratí.

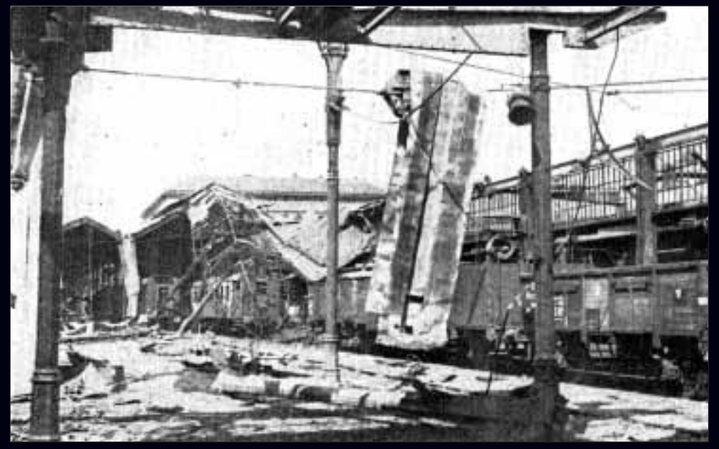


Státní dráhy byly převedeny do Společnosti státní dráhy, která se pustila do vylepšování infrastruktury a obměny lokomotivního i vozového parku. Zahájila výstavbu nových tratí.



Vybudovala trať mezi Vídní a Prahou a trať Choceň – Meziměstí. V r. 1882 byla Společnost státní dráhy rozdělena na dva podniky, které rozšiřovaly železniční síť: od Znojma přes Trutnov, Liberec a Děčín až k Praze, z Pardubic do Liberce (1859), později až k pruské hranici. Důležitá byla i dálková spojení Vídeň – Kolín – Děčín, Velký Osek – Trutnov či Chlumec nad Cidlinou – Lichkov a spojka z Lysé nad Labem do Prahy.
Zvláštní postavení zaujímaly tzv. uhelné dráhy, zakládané s cílem vozit uhlí, např. Buštěhradská železnice. Nákladní vlaky začaly po této trati jezdit v r. 1855, vlaky osobní až o půl roku později. Další uhelné dráhy vznikaly na trasách mezi Ústím nad Labem a Teplicemi, později

Historie České dráhy /History of the Czech Railways



s připojením Duchcova (1867) a Chomutova (1870). Vznikla Železnice plzeňsko-březenská. Firma postavila i horskou dráhu z Plzně přes Klatovy do Železné Rudy (1877). Dovoz uhlí z Duchcovska do Prahy měla v náplni Pražsko-duchcovská železnice (PD). Uhlí z Rosic, Zbýšova a Oslavan vozilo Brněnsko-rosické železniční podnikatelství po 23 km dlouhé trati, dokončené v r. 1856. Zajímavým projektem byla Společnost turnovsko-kralupsko-pražské železnice, jejímž cílem bylo dostat železnici do převážně zemědělského kraje.
Éru soukromých drah nelze uzavřít bez zmínky o 362 777 km dlouhé dráze, Košicko-bohumínské železnici (KOB). V den zahájení provozu 18. března 1872 měla k dispozici 70 osobních a 800 nákladních vozů. Soukromé dráhy se postupně spojovaly a později se nevyhnuly zestátnění. Přínos soukromníků pro zahuštění železniční sítě je ale nesporný.

Vznik státních drah

V r. 1872 Rakousko navázalo na úspěch svých Státních drah, které byly v r. 1854 největším železničním podnikem Evropy. A opět se podstatné železniční projekty budovaly v českých zemích, průmyslově nejrozvinutější oblasti monarchie. V r. 1875 se začala stavět dráha z Rakovníka do Protivína. Významným projektem byla Českomoravská transverzální dráha. Její trasa byla zvolena velkoryse: z Domažlic napříč Čechami a Moravou až do Trenčianské Teplé. Tuto dráhu se však nepodařilo vybudovat jako jednolitý podnik. Různé místní zájmy ji nakonec rozmělnily na několik lokálek.
Společenská důležitost železniční dopravy narůstala. S tím bylo často v rozporu nezodpovědné hospodaření soukromých tratí, které pak musel stát finančně podporovat.
V r. 1877 monarchie vydala zákon, který umožňoval vykoupit státem soukromé tratě, které špatně hospodařily. Druhé období státních drah nezahrnovalo pouze budování nových tratí a postátňování soukromých železnic. Státní správa se zaměřila na všechna odvětví železniční dopravy. Z éry státních drah pochází např. přijímací budova Hlavního nádraží v Praze (1909). Lokomotivka v Libni vyrobila v roce 1901 lokomotivu řady 108, která při zkušební jízdě dosáhla rychlosti 140 km/hod.
Postátňování železnic vedlo v r. 1896 i k ustavení ministerstva železnic.

Lokálky a naši furianti

K zahuštění železniční sítě přispělo období od poloviny 70. let 19. století do r. 1914, kdy změny v zákonech umožnily rozvoj soukromých lokálních tratí. Stavbu malých tratí prodražovala nutnost postupovat podle norem pro velké páteřní dráhy. Od r. 1880 platný zákon O poskytování výhod místním drahám přinesl nová pravidla. Zrodily se místní dráhy, tzv. lokálky. Nové dráhy mohly mít strmější oblouky, větší spád, skromnější vybavení a byly tak výrazně levnější.
Ze zavedených firem si nejsnaživěji vedla Severní dráha císaře Ferdinanda, která si pořídila 359 km místních drah. Začala řepařskou dráhou Poříčany – Sadská (1882), dovedla koleje do Litomyšle, Lanškrouna, Židlochovic nebo Pohořelic.
Budování lokálních drah se věnovaly i další firmy, např. Buštěhradská železnice (Krupá – Kolešovice) a Česká severní dráha (Sluknov – Mikulášovice). Vznikly společnosti, specializované na stavbu a provoz místních drah. Jednalo se o Rakouskou společnost místních drah (OLEG) a firmu České obchodní dráhy (BCB). Skutečnost, že se habsburský stát zavázal k podpoře místních drah, vedla ke vzniku mnoha projektů. Česká lokálková scéna se jen hemží příhodami, které furiantskou atmosféru ilustrují. Např. v Nymburku se dostavěním lokálky z Poříčan a Sadské (1883) společnost StEG přiblížila svému rivalovi ONWB. Potřebnou spojku mezi oběma tratěmi však šéfové Rakouské severozápadní dráhy zamítli. A státu trvalo 13 let, než stavbu této pouhých 892 m dlouhé spojky prosadil.
Lokálková éra trvala téměř 40 roků. Od premiéry loketské dráhy v r. 1877 až do r. 1914, kdy zahajovaly poslední lokálky u Litovle. Za tu dobu se železniční síť rozrostla o téměř 4 500 km drah.

Československé státní dráhy

Se vznikem nové republiky vznikly v roce 1918 Československé státní dráhy. Nový stát převzal

železniční síť poznamenanou lety války. Hospodářský rozvrat, naprostý nedostatek materiálu, chatrný stav techniky a totální finanční tíseň charakterizovaly první okamžiky státního podniku.
Československo potřebovalo dráhy vedoucí z východu na západ – obě části nového státu byly spojeny jedinou hlavní tratí, soukromou a vedoucí v blízkosti hranic s Polskem. Části Slovenska a Podkarpatské Rusi byly dostupné železnicí jen přes území cizích států. Situaci řešil stát programem, který zlepšil železniční dopravu napříč republikou a rozšířil železniční síť na Slovensku. Stejně odpovědně se státní dráhy věnovaly obnově a modernizaci vozového a lokomotivního parku. Za prvních 5 roků si ČSD pořídily 350 lokomotiv, 1.100 osobních a 34.000 nákladních vozů.
ČSD usilovaly stát se příkladným státním podnikem mladé republiky. Snaha se promítla do reformních a racionalizačních kroků, regulace personálu a modernizace provozu. Příkladem úspěšného zavádění motorizace na české tratě se stala Slovenská strela pro spojení Praha – Bratislava. Elegantní vůz, výrobek koncernu Ringhoffer-Tatra, tady dosahoval bezkonkurenční cestovní rychlosti 92 km/hod. Slovenská strela se stala ikonou ČSD. Punc mimořádnosti zajišťoval Slovenské strele už její design: višňově červená celokovová skříň, čelo vozu zdobené plastickým státním znakem, dva oddíly 1. třídy. Hovořil za ni především výkon – v r. 1938 jí cesta z Bratislavy do Prahy trvala 4 h 18 minut (s tříminutovou zastávkou v Brně). Po dlouhá desetiletí se žádný vlak tomuto času nedokázal ani přiblížit. Dnes zdolá SC Slovenská strela vzdálenost 396 km za 3 hodiny a 57 minut.
Odstartováním projektu elektrizace byl v r. 1926 pověřen inženýr František Křižík. Po dvou letech budování se započalo s posunem v elektrické trakci na pražském Wilsonově nádraží. Rozjelo se prvních 6 osobních vlaků s elektrickou lokomotivou na trati Wilsonovo nádraží – Vysočany. Pražské východní rameno dostalo podobu elektrického provozu v r. 1928. Další rozvoj elektrizace zastavila hospodářská krize.

Česká železnice za druhé světové války

V r. 1937 se ČSD staly zdařile pracujícím podnikem. Další vývoj byl ale zastaven Mnichovskou dohodou. Čechy ztratily 37,7 % území, Morava 36,9 %. Tyto ztráty znamenaly také úbytek kolejových tratí. Stát přišel o 3.678 km tratí. Mnichovská dohoda určila i odevzdání části lokomotivního a vozového parku: 880 lokomotiv, 18.000 osobních a služebních vozů a 22.000 vozů nákladních.
Nové státní hranice přerušily téměř všechny hlavní tratě. Jen na koridoru z Prahy do Břeclavi překročil vlak hranici jedenáctkrát! Dopady na železniční provoz v roce 1938 byly naprosto fatální.

Úřady se snažily situaci čelit, rychle se začalo pracovat na projektu železniční magistrály, která by vedla napříč novým státem od západu na východ jen po vlastním území. Obsazení českých zemí německou okupační mocí ovšem znamenalo ukončení těchto plánů.
Německé vojenské plány vedly v prvním období války k investicím do železnice na území Protektorátu. Tak byla vybudována tzv. kánínská spojka, umožňující ve Velkém Oseku bezúvratové vedení vlaků z Prahy na Hradec Králové. Vznikl i druhý vinohradský tunel v Praze. V řadě stanic se prodlužovaly koleje, aby vyhovovaly dlouhým vojenským vlakům.
Zvrat na východní frontě a otevření druhé fronty však změnily situaci. Přišel postupný kolaps železnice. Částečně vyvolaný sabotážemi, částečně dosažený vzdušnými útoky spojeneckého letectva. Na území ČSR bylo v období války zničeno 3.506 km tratí a 1.631 mostů.
Rekonstrukce zničených tratí probíhala ale neskutečně rychle. Po opravě těch rozhodujících (Bohumín – Žilina v srpnu 1945, Púchov – Horní Lideč v listopadu 1945 a Nové Město n./V. – Myjava v prosinci 1945) se pokračovalo v obnově regionálních drah. V dubnu 1946 byly sjízdné všechny tratě na Slovensku, kde bylo na konci války 2.490 km poničených tratí.

Historie České dráhy /History of the Czech Railways

Socialismus na železnici

Komunistický puč v únoru 1948 znamenal pro naši železniční dopravu totální znárodnění. Soukromé tratě se zabavovaly. Převrat znamenal také násilnou změnu ve vedení státních drah, ale řízení železnic podle vzoru znárodněného průmyslu se minulo účinkem, proto stát přikročil k několika dílčím reformám. Až v roce 1963 se situace v organizování železnic ustálila: systém čtyř drah (Východní, Střední, Severozápadní a Jihozápadní) a ministerstva dopravy odešel až s koncem socialistické éry.

Železnice socialistického státu měla plnit úlohu spolehlivého přepravce nákladů. Ekonomika poúnorového Československa se dala cestou přednostního budování těžkého průmyslu. Vzrůstající těžba uhlí, zvýšený vývoz surovin, zprůmyslňování Slovenska – to znamenalo další a další nároky na podnik, jehož kapacity nebyly nevyčerpatelné. A investic do infrastruktury nový režim zpočátku mnoho nepřidělloval. Očekával, že chybějící zdroje a technické kapacity budou nahrazeny politickým nadšením zaměstnanců, kteří s ohledem na propagandistické vzory ze Sovětského svazu budou porušovat normy ve prospěch vyšších výkonů. Tyto formy odezněly s koncem 50. let, období normalizace je opět probudilo k životu.
K pozitivním rysům tohoto období patřil odchod od parních lokomotiv, které na našich tratích skončily v r. 1970. S velkými ambicemi se rozjížděla elektrizace železnic. Elektrizace úseku Žilina – Spišská Nová Ves (165 km) trvala 6 roků. Navzdory tomu se v následujícím období dosahovalo v elektrizaci průměrně již 150 – 180 km tratí ročně. První domácí elektrickou lokomotivou se stala legendární „bobina“, univerzální lokomotiva řady E 499.0, vyrobená v roce 1953. Parní trakci pomáhaly nahradit i motorové lokomotivy. První vyrobili v ČKD Praha v r. 1953.

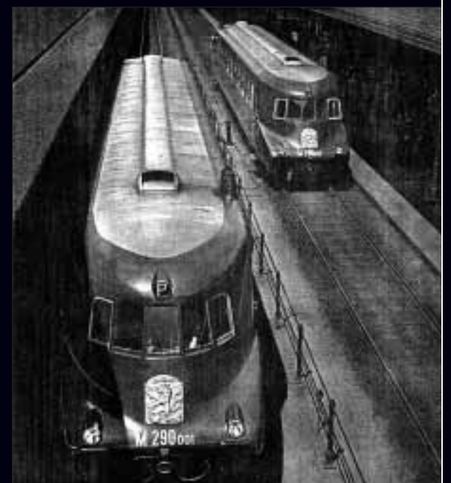
České dráhy na evropské úrovni

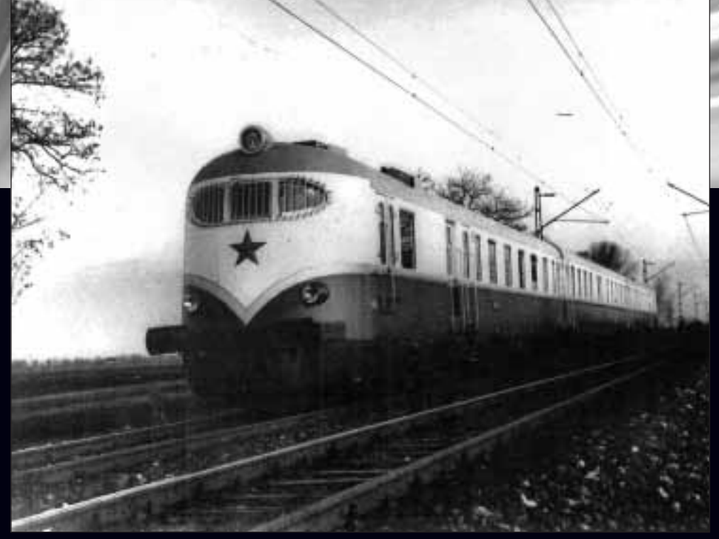
Po listopadu 1989 byly státní Československé dráhy rozděleny na České dráhy, a.s., která je dopravcem, a státní organizaci Správa železniční dopravní cesty, která spravuje železniční infrastrukturu. A začaly vznikat i společnosti soukromých dopravců.
Stavba koridorových tratí představuje žhavou současnost, avšak v principu se jedná o záležitost již letitou. Evropská dohoda o hlavních mezinárodních železničních tratích byla sjednána již v r. 1985. V jedné z příloh se stanoví parametry pro výstavbu nových a modernizaci současných tratí. Pro dnešní Českou republiku přicházely v úvahu čtyři koridory:

I. (Německo) – Děčín – Praha – Česká Třebová – Brno – Břeclav – (Slovensko/Rakousko)
II. (Rakousko) – Břeclav – Přerov – Petrovice u Karviné – (Polsko)
III. (Německo) – Cheb – Plzeň – Praha – Olomouc – Ostrava – Petrovice u Karviné/Mosty u Jablunkova – (Polsko/Slovensko)
IV. (Německo) – Děčín – Praha – Veselí nad Lužnicí – Horní Dvořiště/České Velenice – (Rakousko)

Všechny tyto koridory představují souhrnně délku 1962 km. Délka modernizovaných tratí činí 1442 km. Tyto tratě musejí vyhovovat rychlosti do 160 km/hod, být vybaveny modernizovanou zabezpečovací technikou a umožňovat provoz vozidel s naklápěcí skříní.
Projektem, kterým se České dráhy chtějí vrátit na pomyslný středoevropský železniční Olymp, je pendolino. K dosažení co nejkratších cestovních časů se lze dobrat buď budováním co nejpřímějších tratí, nebo cestou odlehčených souprav s technickým řešením, které omezuje odstředivé síly při průjezdu oblouky. Druhá alternativa zrodila i pojetí, které zvolily České dráhy: vagóny s naklápěcí skříní. Italský patent počítačem řízeného aktivního naklápění „pendolino“.
Pro další rozvoj moderní železniční dopravy u nás byla mimořádně důležitá stavba tzv. nového spojení mezi pražskými nádražími. Dvě jednokolejné nevyhovující tratě z Hlavního nádraží, nahradila stavba hodná 21. století. Její hlavní částí jsou dvě dvoukolejné tratě vedené dvěma tunely, částečně na estakádě. Nové spojení nejen usnadnilo vedení dálkové dopravy, ale umožňuje využít kolejovou kapacitu středem města i pro potřeby městské hromadné dopravy.

K charakteristice současné železniční dopravy patří i soukromí železniční dopravci. Dnes jsou soukromou společností zajišťovány dopravní služby na jindřichohradeckých úzkorozchodkách i na dalších tratích: například trať Sokolov – Klingenthal, Trutnov – Svoboda nad Úpou, Milovice nad Opavou – Vrbno pod Pradědem či Šumperk – Kouty nad Desnou /Sobotín.





History of the Czech Railways

The first railway for the public on the European continent led from České Budějovice (CZ) to Linz (AT) and was draught by horses. Regular traffic on the track was established in 1832. The tracks had a 1106 mm gauge. Horses ran between the tracks on a gravel path. One-track route had altogether ten stops and 64 sentry houses. The first railway company transported salt and wood. In 1857, the company passed into an ownership of the Empress Elisabeth who changed the horsecar track into a classic locomotive railway in 1871. Another horsecar railway was made in 1830 from Prague to Lány which was rebuilt to a locomotive railway in 1863.

A steam locomotive was brought to the Czech lands in 19th century by the need to transport iron and metal plates from Ostrava Region to Vienna. In 1839, construction of a railway, led by Viennese professor Franz Xaver Riepl, reached Brno. In the following years, the line was prolonged to Přerov with a diversion to Olomouc. In 1847, the railway reached Bohumín. This railway included several outstanding engineering pieces. 637 m long viaduct grew up in Brno, a tunnel was built near Slavič, and behind Lipník nad Bečvou 400 m long brick bridge was finished in 1842. Travelling on the first trains wasn't exactly comfortable. To get from Vienna to Brno in 1839 in a 4th class wagon meant to stand for four and half hours in an open carriage without a roof.

Railway network was substantially densified in the period from 1870's to 1914 when development of private local railways was enabled. During that time, the railway network grew by 4,500 km of new lines

With the establishment of the new independent republic in 1918, Czechoslovak State Railways (CSD) were founded. The state took over the railway network decimated by the years of WW I. The beginning of the state management was characterized by a total lack of material, poor condition of technology and financial tightness. Czechoslovakia needed railways leading from east to west, to connect both parts of the new state. Thus the railway network in Slovakia was significantly extended and at the same time, locomotives and carriages were renewed and modernized substantially. In the first 5 years of its existence, ČSD obtained 350 locomotives, 1,100 passenger and 34,000 cargo carriages.

A successful motorization was carried out, the best example being a train Slovenská strela operating between Prague and Bratislava. This Ringhoffer-Tatra product was able to reach 92 km/h and became an icon of ČSD. In 1938, the journey from Bratislava to Prague took 4 hours and 18 minutes. Today, the distance of 396 km takes 3 hours and 57 minutes to cover. In 1926, electrification of the railways begun, under the command of František Křížek but soon after was stopped by the great depression.

After the Munich Agreement, ČSD lost 3,678 km of railways, 880 locomotives, 18,000 passenger and 22,000 cargo carriages to Germany. During the WW II, 3,506 km of lines and 1,631 bridges were destroyed on the Czechoslovak territory.

The communist coup in 1948 brought a complete nationalization of the whole railways system. Private railways were confiscated. One of the few positive impacts of this era was a diversion from steam locomotives, ending their operation on the CS railways in 1970. The first electric locomotive was a 1953 universal locomotive E 499.0. The first motor locomotive was manufactured in ČKD Prague in 1953.

The present on the Czech railways is characterized by construction of corridor lines, conducted by an international agreement on the main European railways from 1985. This agreement defines four corridors for the Czech Republic:

I. (Germany) – Děčín – Prague – Česká Třebová – Brno – Břeclav – (Slovakia/Austria)
II. (Austria) – Břeclav – Přerov – Petrovice u Karviné – (Poland)
III. (Germany) – Cheb – Plzeň – Prague – Olomouc – Ostrava – Petrovice u Karviné/Mosty u Jablunkova – (Poland/Slovakia)
IV. (Germany) – Děčín – Prague – Veselí nad Lužnicí – Horní Dvořiště/České Velenice – (Austria)

These corridors altogether represent 1,962 km of railways. The flagship of the Czech Railways is an Italian train pendolino with computer operated active inclination.

Contemporary railway transportation in CR also offers a variety of private carriers, providing services on many local lines, among others Sokolov – Klingenthal, Trutnov – Svoboda nad Úpou, Milovice nad Opavou – Vrbno pod Pradědem, Šumperk – Kouty nad Desnou/Sobotín.

Jan Klas

Ing. Jan Klas
generální ředitel

Řízení letového provozu ČR
Navigační ul., Jeneč u Prahy
www.rlpcr.cz

Řízení letového provozu
České republiky

Které činnosti spadají do působnosti Řízení letového provozu ČR a jak funguje „dělba práce" mezi ŘLP, dopravci a provozovateli letišť?

V současné době celý systém civilní letecké dopravy funguje standardně následujícím způsobem: letečtí dopravci primárně zajišťují leteckou dopravu, provoz letadel a komerční část provozu, provozovatelé letišť se starají o letištní infrastrukturu, především o dráhový systém, letištní budovy a terminály a další související prostory, a to jak z hlediska investic, tak i provozu a údržby. Řízení letového provozu řídí a koordinuje pohyb letadel ve vzduchu i na zemi. Jedná se zejména o zajištění bezpečných rozstupů mezi všemi letadly, poskytování tzv. letových provozních služeb, vydávání a aktualizace informací pro provedení letu, zajišťování služeb pátrání a záchrany v případě mimořádných událostí a samozřejmě udržování a průběžný rozvoj veškeré potřebné infrastruktury.

Jakým způsobem probíhá evropská integrace služeb řízení letového provozu a jaké výhody bude mít pro cestující projekt Středoevropského funkčního bloku vzdušného prostoru?

Paradoxně dnes již v Evropě nemáme hranice na zemi, ale ve vzduchu. Služba řízení letového provozu je stále poskytována na národní úrovni, což souvisí s úzkým vnímáním státní suverenity ve vzdušném prostoru. Do jisté míry došlo v devadesátých letech k většímu rozdrobení Evropy, vznikly nové malé státy, například po rozpadu Jugoslávie vzniklo pět států. To klade na řízení letového provozu větší nároky, zejména na plánování tratí a koordinaci toku provozu, a proto přirozeně převládá snaha vytvářet určité regionální bloky jednotného vzdušného prostoru. ČR je spolu s dalšími šesti státy součástí středoevropského funkčního bloku vzdušného prostoru, jehož realizace navazuje na dlouhodobé integrační aktivity v této části Evropy. Jsme tedy intenzivně zapojeni v projektu, který naplňuje cíle Evropské komise v programu Jednotného evropského nebe, jehož cílem je zajistit pro cestující bezpečné, kvalitní a cenově dostupné cestování bez zpoždění.

Jak se vyvíjí letový provoz v ČR v posledních letech a co to znamená pro technologii řízení?

Letový provoz s výjimkou nedávné krátké periody ekonomické krize v roce 2009 již dvě desetiletí stále roste. Ve východní Evropě je přitom nárůst trochu rychlejší než v západoevropských zemích. Je to způsobeno dodatečným rozvojem civilního letectví v zemích východní části Evropy, který probíhá dynamičtěji než v západních částech Evropy, a zvýšenou poptávkou v Asii a na blízkém Východě. Roste zejména tratový provoz, tedy doprava, která pouze tranzitně využívá český vzdušný prostor, což je způsobeno i blízkostí velkých letišť ve Vídni, ve Frankfurtu a v Mnichově. Do budoucna však také věříme ve zvýšení významu pražského letiště, jako důležitého vzdušného přístavu ve střední Evropě. V případě vývoje nových technologií se posiluje úzká spolupráce poskytovatelů služeb řízení letového provozu v rámci funkčních bloků vzdušného prostoru. Vyvíjejí se nové prostředky – technika bude více přebírat rutinní činnosti, zatímco řídicí se více soustředí na vlastní procesy rozhodování a plánování. Automatizace musí především pomáhat zvládat stoupající nároky na bezpečnost a kvalitu služeb, které souvisejí s dalším očekávaným nárůstem letového provozu v letech příštích. Technologickým i provozním trendem je přitom pracovat s co nejplynulejší trajektorií letu, tzn. rychle vystoupat do letové hladiny a letět co nejpřímější cestou k danému bodu.

Jakou životnost má v dnešní „rychlé" době systém řízení letového provozu?

Výhodou v této oblasti je, že není nutné měnit celý hlavní používaný systém, ale s ohledem na vývoj prostředí i provozu dochází k jeho postupné obměně a průběžné modernizaci dílčími kroky. Funguje zde tzv. princip skládačky – nasazují se nové verze softwaru a jednotlivé funkce se postupně zlepšují. Samotná zásadní změna hlavního systému pro řízení letového provozu, což je v současné době i náš případ, probíhá zhruba po 15–20 letech.

Současným trendem i v oblasti civilního letectví je ochrana životního prostředí. Jak k tomu přispívají poskytovatelé služeb řízení letového provozu?

Všechny složky, které se podílejí na letecké dopravě, si uvědomují, že i letecká doprava musí zajistit trvale udržitelný rozvoj, a proto se snaží, aby i jejich provoz byl „zelenější." Předpokládaný dvojnásobný nárůst leteckého provozu do roku 2025 by přinesl dvojnásobnou zátěž pro životní prostředí, což je samozřejmě nepřijatelné. Poskytovatelé služeb řízení letového provozu se především snaží přispět k optimální trajektorii letu, což přináší nižší spotřebu paliva i snížení hluku. Existují i další metody, zejména ve fázi přiblížení a přistání na letištích, kdy moderní letadla mohou aplikovat postup tzv. kontinuálního klesání. V takovém případě stroj z cestovní hladiny až do přistání pracuje

s minimálním výkonem motorů, tzn. s minimální spotřebou paliva i hlukem.

Můžete nám přiblížit strategii rozvoje letového provozu v ČR pro nadcházející období?

Naše strategie je jednoznačně zaměřena na zvyšování kvality služeb. Kromě technologického rozvoje, jehož příkladem může být i středisko řízení letového provozu v Jenči, vede k naplňování tohoto strategického cíle i kvalitní výcvik řídících letového provozu a technických specialistů, který nabízíme i jiným státům v rámci zlepšování celého systému evropského letového provozu. Naše jméno a postavení je uznáváno i v zahraničí, uspěli jsme například v tendru na poskytování služeb řízení letového provozu na regionálních letištích ve Španělsku. Věřím, že tento úspěch pomůže rozšiřovat naše klientské portfolio i v jiných světových regionech.

K dalším významným směrům strategického rozvoje podniku patří naše podpora a intenzivní zapojení při realizaci vybraných programů v rámci evropské integrace služeb řízení letového provozu. V tomto smyslu se jedná zejména o naši vedoucí pozici v projektu středoevropského funkčního bloku vzdušného prostoru.

Dostatečná kapacita, plynulost, bezpečnost letecké dopravy a ochrana životního prostředí se neustále střetávají. Dokáží nové systémy řízení najít vyvážený kompromis?

Jsme přesvědčeni, že ano. Největší úkol, který Evropu v této oblasti čeká, je právě odstranění národních hranic ve vzdušném prostoru, aby se létalo co nejplynuleji, a další využití výsledků technologického rozvoje s cílem přiblížit se optimální trajektorii letu. Letecká doprava jednou zcela určitě dospěje do fáze, kdy naprostá většina letů z místa A do místa B se odehraje právě po optimální trajektorii s nejvyšší mírou bezpečnosti. To je také maximum, které můžeme jako poskytovatelé řízení letového provozu dosáhnout a současně tak i naplnit naše základní poslání.

Jiří Marek

Jiří Marek
člen představenstva a viceprezident pro obchod a marketing

České aerolinie
V celnici 1040/5, Praha 1
www.csa.cz

Kdo je typickým zákazníkem ČSA? (cestuje obchodně, turista, ...) Jaké služby mu nabízíte a jak pracujete na zvyšování kvality služeb?

Mezi nejčastější a nejtypičtější zákazníky Českých aerolinií, a troufám si říct i většiny síťových leteckých společností obecně, patří obchodní cestující, tj. pasažéři přepravující se za pracovními povinnostmi. Významný podíl z celkového počtu přepravených cestujících tvoří organizované skupiny turistů, např. v rámci oblíbených tzv. eurovíkendů. Třetí nejpočetnější skupinou jsou individuální cestující, nejčastěji směřující na návštěvu příbuzných nebo přátel v cílové destinaci. To jsou tři naprosto odlišné cílové skupiny, každá se specifickými požadavky na produkt a návazné služby. Pro všechny zmiňované cílové skupiny se České aerolinie snaží vyvinout specifický produkt resp. jej aktualizovat dle vývoje na trzích letecké přepravy. I proto České aerolinie letos zavedly zbrusu novou koncepci produktových a tarifních tříd, které jsou šity na míru jednotlivým cílovým skupinám. Pro korporátní klienty společnost letos spustila specializované internetové stránky, kde si zástupci firem mohou spravovat své rezervace, uplatňovat nejrůznější výhody a slevy apod. Pro obchodní cestující České aerolinie v nadcházející zimní sezóně 2012/2013 vylepšují produkt na typicky obchodních linkách, jako jsou Brusel, Düsseldorf, Milán nebo Budapešť, kde přidávají jednu nebo dvě další denní frekvence k těm stávajícím. Společnost před pár týdny spustila svůj mobilní web včetně prvních aplikací pro chytré telefony, které zrychlí a zjednoduší on-line proces rezervace letenek. Pozadu nezůstává ani zvyšování kvality služeb na palubě, např. od letošního května České aerolinie zavedly na všech letech do destinací v Ruské federaci možnost výběru ze dvou teplých jídel i pro cestující v cestovní třídě Economy (do května bylo v této třídě podáváno teplé jídlo bez možnosti výběru). Stejně tak na linkách na Ukrajinu společnost vylepšila nabídku jídel, např. tam, kde byla v cestovní třídě v nabídce občerstvení bageta, je nyní teplý snack, kde byl teplý snack, je nyní výběr z teplého jídla a podobně. Od zimní sezóny České aerolinie plánují vylepšit také servis na krátkých linkách v rámci střední a západní Evropy v Business třídě rozšířením nabídky o cold snacks a zvětšením porcí, ve všech třídách ATR přibude také podávání welcome drinku formou nealkoholického nápoje (např. džus), a k tomu košíkový servis.

Můžete nás seznámit se současnou flotilou ČSA? Počítáte s jejím dalším rozšířením?

Oba dopravci Českého aeroholdingu, České aerolinie a charterová společnost HOLIDAYS Czech Airlines, disponují flotilou 32 letadel: 2x Airbus A321, 10x Airbus A320, 9x Airbus A319, 5x Boeing a 6 turbovrtulových ATR42. V průběhu podzimu České aerolinie zavedou do flotily tři větší turbovrtulová letadla ATR72, která částečně nahradí dva nejstarší a menší stroje ATR42. České aerolinie v současnosti neplánují další navýšení počtu letadel. Naopak v rámci restrukturalizace, která je ve své poslední třetině, je cílem optimalizovat nadbytečnou kapacitu. Společnost nicméně pracuje na postupném sjednocení typů a přechodu pouze na letouny Airbus a ATR.

Které jsou hlavní letové destinace a kam směřuje současný trend?

Páteřní síť Českých aerolinií tvoří osa Východ–Západ, tj. destinace Ruské Federace (Moskva, Petrohrad, Samara, Ufa, Jekatěrinburg, Rostov na Donu a Nižnij Novgorod), Střední Asie (Almaty a Taškent) a zakavkazských republik (Tbilisi, Jerevan), a na druhé straně metropole ve Francii (Paříž), Itálii (Milán a Řím), Nizozemsku (Amsterdam) a Španělsku (Barcelona a Madrid), které do celkových výsledků nejvíce přispívají počtem přepravených cestujících, a to jak na tzv. point-to-point trhu, tak na přirozeném transferovém toku z východu na západ s přestupem v Praze. K tomu České aerolinie operují řadu pro obchodní cestující důležitých point-to-point destinací, jako např. Brusel, Bukurešť, Budapešť nebo Düsseldorf. Současným trendem jsou také dálkové destinace, zejména v Asii. Ve spolupráci s národním dopravcem Spojených arabských emirátů, společností Etihad Airways, mohou České aerolinie nabídnout cestujícím z České republiky celou řadu dálkových destinací přímo z Prahy, jak např. Bangkok, Kolombo na Srí Lance, australské Sydney a Melbourne nebo Seychely či Malé na Maledivách. Již brzy by se seznam měl rozrůst o Singapur, oblíbené thajské letovisko Phúket a další cíle. Na druhou stranu politické události na Blízkém Východě a v severní Africe způsobily naprostou změnu poptávky po přímém cestování např. mezi Káhirou nebo Damaškem a Prahou, z logických důvodů tak bylo operování do těchto destinací postupně utlumeno. Vývoj dluhové krize v Řecku měl obdobně nepříznivý vliv na poptávku, obsazenost a ekonomickou smysluplnost pravidelných přímých letů mezi Aténami a Prahou.

Jak roste počet zákazníků v posledních letech a jak se vyvíjí poměr dálkových letů a letů na kratší vzdálenosti?

Jak jsem se již zmiňoval, v Českých aeroliniích probíhá tříletý proces restrukturalizace, který se momentálně nachází v poslední třetí části. Jedním z cílů restrukturalizačního procesu společnosti byla proměna dopravní sítě

společnosti odpovídající potenciálu místního trhu a podle toho úprava flotily a volné sedačkové kapacity. Když cíleně zredukujete celkovou nabízenou sedačkovou kapacitu a podle plánu rozpojíte některá nevýhodná transferová spojení, nelze logicky očekávat meziroční nárůst celkového počtu přepravených cestujících. Nicméně na některých trzích, kde České aerolinie posilují, se počet cestujících daří významně navyšovat, jako například v Ruské Federaci nebo obecně ve Východní Evropě. A díky zmiňované spolupráci s Etihad Airways a nabídce destinací v Asii a Austrálii mají České aerolinie opět rostoucí počet pasažérů také z dálkové přepravy.

Daří se u kratších letů čelit konkurenci nízkonákladových společností? Co považujete v tomto směru za největší úspěch?

Konkurencí nejsou ani tak nízkonákladové letecké společnosti jako obrovská volná sedačková kapacita v Evropě, kterou se letecké společnosti skutečně za každou cenu snaží uplatnit na trhu. A druhým faktorem ovlivňujícím dění v oboru je chybějící zásadní konsolidace trhu, tj. existence velkého množství leteckých společností nabízejících pravidelné letecké spojení, které je v Evropě několikanásobně větší než např. v USA nebo v Severní Americe obecně. Když k tomu připočteme růst cen pohonných hmot a některých dalších nákladů, je mimořádným úspěchem vyrovnaná bilance alespoň některých linek při současném udržení bezplatné nabídky plného servisu, tj. občerstvení a novin na palubě, odbavení a přepravy zapsaných zavazadel a dalších služeb.

Co přineslo členství v alianci Sky Team a spolupráce s dalšími partnery?

Členství v alianci Sky Team a partnerství s členskými leteckými společnostmi přineslo Českým aeroliniím silnější pozici vůči konkurenci na některých trzích, tj. jednotlivých linkách a bezesporu větší nabídku destinací a návazných spojení z některých hubů aliance. Další výhodou je také zavádění jednotného standardu některých služeb v rámci celé aliance, jako např. nedávný start SkyPriority. Nicméně úspěšnou spolupráci České aerolinie rozvíjejí také s leteckými společnostmi, které nejsou členy žádné aliance. Dobrým příkladem může být spolupráce Českých aerolinií s Etihad Airways na operování dálkových letů přes Abú Dhabi. V konečném důsledku z členství v alianci profituje hlavně cestující – má větší výběr možností spojení do své destinace, obvykle jednotná pravidla a v neposledním řadě má možnost si načítat míle do věrnostního programu za lety realizované kterýmkoliv členem aliance.

Jaká je koncepce rozvoje ČSA pro další období?

Cílem restrukturalizace Českých aerolinií je zeštíhlená společnost zaměřující se pouze na svůj core byznys, tj. pravidelnou leteckou přepravu, s přijatelnou strukturou jednicových nákladů a logickou, potenciálu trhu odpovídající strukturou sítě destinací a linek, jejichž provoz bude na celoroční bázi vyrovnaný. Druhým jednoznačným bodem koncepce dalšího rozvoje společnosti je nalezení silného strategického partnera z oblasti leteckého byznysu, pro kterého dává smysl dopravní síť Českých aerolinií a posilování jeho přítomnosti na trzích v Evropě.

Vzduchoplavci

Když se 21. listopadu 1783 vznesli do vzduchu první lidé – fyzik Jean-François Pilâtre de Rozier a baron François Laurent d'Arlandes – mluvilo se o „dobytí nebes".
Mělo ale trvat přes sto let, než se lidé naučili ovládat létající přístroje natolik spolehlivě, aby létaly tam, kam opravdu mají. Technika 18. století neznala dostatečně výkonné motory, aerodynamiku ani způsob pohonu a řízení.

První letecká pošta

Při přeletu kanálu La Manche 7. ledna 1785 mezi Doverem ve Velké Británii a Calais ve Francii byl v koši balónu nejen francouzský vzduchoplavec Jean-Pierre Blanchard a Američan John Jeffries, ale také dopis od Williama Franklina, který posílal svému synovi Williamu Temple Franklinovi. Je to první letecká pošta, která kdy byla poslána a doručena. Balóny byly ale příliš v moci větru, než aby na nich bylo možné vybudovat pravidelnou leteckou dopravu.

Řiditelné vzducholodě

První vzducholoď, kterou bylo možné řídit i za slabého větru, byla elektrická La France konstruktérů Charlese Renarda a Arthura Krebse. Šlo však o armádní projekt, který se po slavném letu roku 1884 v podstatě nijak dále nerozvíjel. Impulz ke změně dal až petrolejový magnát Deutsch de la Meurthe, který nabídl odměnu 100 000 franků tomu, kdo dokáže vzlétnout z parku de Saint-Cloud, doletět k Eiffelově věži v Paříži a vrátit se na místo startu. 19. října 1901 tuto podmínku splnil Alberto Santos-Dumont se vzducholodí Santos-Dumont číslo 6. A protože jeho stroj používal čtyřtaktní motor Buchet, začala doba, kdy motory s vnitřním spalováním vytlačily z letecké dopravy jiné druhy pohonů.

Dopravní vzducholodě

První letecká společnost na světě Deutsche Luftschifffahrts-Aktiengesellschaft neboli DELAG byla založena 16. listopadu 1909 generálním ředitelem Zeppelinových závodů Alfredem Colsmanem. Následující rok začaly první civilní lety na trase Frankfurt nad Mohanem – Baden-Baden – Düsseldorf. Do počátku první světové války dopravní vzducholodě nalétaly 172.535 km a přepravily přitom 34.028 pasažérů.
Po první světové válce byly lety obnoveny až roku 1928 vzducholodí Graf Zeppelin. Ta v následujícím roce oblétla svět s platícími cestujícími na palubě. Na první pravidelné transatlantické letecké lince z Friedrichshafenu v Německu na letiště Lakehurst v USA létala od května 1930. Graf Zeppelin proletěl tuto trasu bezpečně 136krát. Přesto se do paměti lidí zapsalo letiště Lakehurst hlavně požárem vzducholodi Hindenburg v roce 1937. Nebyla to největší letecká ani dopravní havárie té doby, byla to ale první katastrofa, která byla dokonale zpravodajsky zdokumentována, a proto způsobila ztrátu důvěry veřejnosti ke vzducholodím.

Doprava těžší než vzduch

Lety bratří Wrightů na prvním plně řiditelném motorovém letadle Flyer 17. prosince 1903 byly počátkem rozvoje letadel a leteckých rekordů na letadlech těžších než vzduch. Jen pár let potom, co Louis Blériot 25. července 1909 s velkou slávou překonal kanál La Manche na letadle těžším než vzduch, se našli odvážlivci, nabízející leteckou přepravu. Pilot Tony Jannus začal 1. ledna 1914 provozovat linku mezi dvěma sousedními městy St Petersburg – Tampa (Florida, USA). Tři hydroplány Benoist XIV překonávaly vzdálenost 35 km za 23 minut. Linka fungovala jen krátce, byla ale předznamenáním dalších leteckých podniků, které už měly mnohem více štěstí.

Přes oceán

Let Charlese Lindbergha, na který odstartoval 20. května 1927 se svým letadlem Spirit of Saint Louis, neměl jen překonat oceán, měl také spojit dvě významná města – New York a Paříž – jak požadovaly podmínky vyplacení sumy 25.000 dolarů, nabízené newyorským hoteliérem Raymondem Orteigem. Let dokázal, že přímá transatlantická doprava s letadlem těžším než vzduch je možná. Přesto až do počátku 50. let vládly na zámořských linkách hydroplány Lufthansy (Německo), Aéropostale (Francie), Pan American World Airways (USA) a Imperial Airways (Velká Británie), protože mohly tankovat při mezipřistáních na pobřeží Afriky a na Kanárských ostrovech, později také na Bermudách a Azorech.

Proudové motory v letecké dopravě

S koncem 2. světové války začali konstruktéři hledat způsob, jak využít proudové motory v civilní letecké dopravě. V r. 1949 vzlétlo první takové letadlo v Británii a po zkušebních letech bylo od roku 1952 nasazeno na pravidelných linkách. Dostalo název De Havilland DH 106 Comet. Brzy ale následovala trojice tragických havárií. Mnohem úspěšněji si vedl francouzský letoun Sud Aviation Caravelle (1955) a sovětský Tu-104 (1956), který byl nasazován i na linkách střední a východní Evropy. Tak začala éra proudových dopravních letadel, která trvá dodnes. První leteckou společností, která úspěšně nasadila proudová letadla na pravidelných trasách, byly Československé aerolinie (1957).

Rychleji než zvuk

Vyšší výkony probouzely v konstruktérech touhu po tom udělat další krok až za hranici rychlosti zvuku. Z množství projektů se dočkaly realizace jen dva – britsko-francouzský Concorde a sovětský Tu-144. Sovětské letadlo bylo první (31. prosince 1968), rychlejší (MACH 2) a uvezlo více cestujících. V provozu nad ním ale nakonec zvítězil britsko-francouzský projekt.
Na dopravních trasách létal Concorde 27 let (1976-2003), zatímco Tu-144 pouze tři roky (1975-1978). Obě letadla měla v porovnání s podzvukovými velmi vysokou spotřebu a nároky na údržbu. Proto se o vývoj podobných nadzvukových dopravních letadel delší čas žádná jiná firma nepokoušela.

Za hranici stratosféry a ještě dál

Let Jurije Gagarina 12. dubna 1961 lidem otevřel vesmír, ale kosmonautika byla v začátcích spíše

závodem o rekordy než dopravou z místa na místo. To se začalo pozvolna měnit v sedmdesátých letech s prvními sovětskými orbitálními stanicemi Saljut (7 stanic v letech 1971-1991) a americkou stanicí SKYLAB (1973-1979). Kosmické lodě už nelétaly jen „nahoru", ale mířily ke konkrétnímu cíli. Lety se začaly zpravidelňovat se stavbou největší orbitální stanice 20. stol. – sovětským MIRem. Po jeho zániku (23. března 2001) převzala jeho roli Mezinárodní vesmírná stanice ISS. Vzhledem k provozu na ní už můžeme mluvit o pravidelné kosmické dopravě (STS, Sojuz, Progress, ATV, HTV).

Vize pro příští generace

Budoucnost nabízí nové alternativy i přepracovaná stará řešení: kvůli hospodárnosti a schopnosti přistávat na neupravených plochách se zájem konstruktérů opět obrací ke vzducholodím. V projektech se znovu objevují letadla supersonická (rychlejší než zvuk) i hypersonická (více než 5x rychlejší než zvuk). Nakonec se pomalu začíná rozvíjet i kosmická turistika. V říjnu 2011 byl v Novém Mexiku otevřen Spaceport America, z něhož mají startovat turistické kosmické lodě společnosti Virgin Galactic. Časem také získají na oběžné dráze konkrétní cíl – společnost Virgin už ohlásila stavbu turistické orbitální stanice ve spolupráci s časopisem Playboy.

České létání

Od prvních snů o létání ke dnešním proudovým a turbovrtulovým dopravním letadlům vede dlouhá cesta. Konstruktéři, vynálezci, mechanici a piloti z našich zemí ale jen nesledovali dění, které se na ní odehrávalo. Naopak, sami se ho horlivě účastnili. Už v roce 1909 předváděl

francouzský aviatik Gaubert v Praze letadlo Wright. Vzlétnout se mu sice nepodařilo, podobně jako Otto Hieronimovi v dubnu následujícího roku, podobné pokusy ale vzbuzovaly pozornost a zájem dalších nadšenců. Ve stejném měsíci roku 1910 pak vzniklo v Plzni aviatické družstvo a v Pardubicích poprvé vzlétl inženýr Jan Kašpar na letadle Blériot. Spolu s ním se do létání pouštěl i Eugen Čihák, který později se svým bratrem zkonstruoval letadlo Rapid, jež předčilo mnohé soudobé konstrukce.

První české letecké sbory

První světová válka byla pro lidi tragická, ale vývoji letadel nemírně svědčila. S koncem bojů přišel také rozpad Rakousko-uherského císařství. Pokusy národů o osamostatnění se zkoušela císařská armáda v posledním vypětí sil zadržet silou. 28. října 1918 se na Václavském náměstí srotil dav žádající osamostatnění Československa. Setník Jindřich Kostrba, jinak stíhací pilot, dostal povel k potlačení demonstrace pomocí vojenské policie. Byl to rozhodný okamžik, který měl vliv na celý postoj vznikajícího Československa k letcům a letectví.
Kostrba totiž rozkaz vykonat odmítl. Namísto toho se se svými muži přidal ke vzbouřencům. Na jeho stranu přešli i letci a letecký personál, který byl právě v Praze. Během jediného dne vznikl základ Prvního československého leteckého sboru. Měl k dispozici dvě letadla, opravnu AL-MA a vojenské letiště. Den na to nad Kostrbou vynesl vojenský velitel rozsudek trestu smrti. To už ale bylo pozdě. Rozsudek nikdy nebyl vykonán.
Namísto toho vyslal Kostrba zprávu pro letce na všech frontách, aby se vrátili domů a zapojili se do budování letectva nové republiky.
Brzy vznikly vojenské letecké rezervy také v Pardubicích, Brně a Olomouci. Letecký park se skládal ze nejrůznějších strojů ze všech front, nejvíce letadel (115) bylo ale francouzských. To předurčilo některé budoucí obchodní vazby na letecké výrobce.

První letecké společnosti

Neuplynuly ani dva roky od vzniku samostatného Československa, když si piloti začali uvědomovat potenciál využití letadel v dopravě. Na počátku dvacátých let vzniklo několik soukromých leteckých společností nabízejících leteckou přepravu. Historicky nejvýznamnější byly dvě: První pražský letecký podnik FALCO a První český letecký podnik IKARUS. Obě používaly původně vojenská letadla, která mohla převážet jen jednoho cestujícího. Většina letů, které si od nich zákazníci objednávali, byla ale vyhlídková, skutečnou přepravu jinam než na místo startu provozovaly jen výjimečně. Později se obě společnosti spojily do ČsLAS, která si u konstruktéra inženýra Aloise Šmolíka objednala stavbu prvního československého dopravního letadla A-10. Než se ale podařilo vývoj stroje dokončit, společnost zanikla. Vývoj a výroba letadel u nás se ale nijak nezpomalily. Potřeba nových konstruktérů vedla roku 1921 ke vzniku pražské profesury aerodynamiky

vedené smluvním profesorem Alexandrem Petrovičem Van der Vlietem.

Přelomový rok 1923

Skutečně přelomovým rokem pro leteckou dopravu v Československu se ale stal teprve rok 1923. Nejprve 1. března podnikl pilot major Jaroslav Skála pokusné dopravní lety s letadlem A-14 Brandenburg na trase Praha-Bratislava. Později přepravilo letadlo A-10 čtyři cestující obousměrně na trase Praha-Bratislava-Nitra- -Košice.
V červenci se Československo zúčastnilo mezinárodní letecké výstavy v Göteborgu s letadlem A-10. Tam i zpět letadlo přelétávalo, pilotoval ho rotmistr Alois Vrecl, navigoval

francouzský kapitán Orangeseler. Na palubě byl také první český aviatik a konstruktér inženýr Jan Kašpar a ředitel pražského letiště inženýr Bedřich Trnka.
Konečně 28. října oficiálně zahájily svůj provoz Československé státní aerolinie. Na první dopravní let odstartovalo letadlo ČSA hned následující den z letiště Kbely. Byl to stroj A-14 L-BARC, tedy upravený pozorovací dvouplošník s místem pro jediného cestujícího, pilotovaný K. Brabencem. Převážel redaktora Lidových novin V. Königa. Naproti tomuto letu startoval z Bratislavy stroj A-14 L-BARI pilotovaný Cincibukem a vezoucí slovenského redaktora Beža. Za první rok, tedy ve skutečnosti za pouhé dva měsíce provozu, přepravila ČSA 29 cestujících a 141 kg pošty.
V nejbližších letech hmotnost přepravovaného nákladu i počet cestujících strmě stoupaly.
Trasy vnitrostátní letecké dopravy se postupně prodloužily až do Užhorodu. Od roku 1927 začala společnost ČLS budovat také mezinárodní linky.

Vzduch je naše moře

Dvacátá léta byla ale také dobou zvyšujícího se zájmu veřejnosti o letectví. Už od doby osamostatnění se množí piloti i nadšenci snažili propagovat myšlenku národního letectví. Československý aviatický klub se věnoval modelářům a sportovním letcům (byl přijat do mezinárodní letecké federace už roku 1920), další zájemce přitahovaly mezinárodní letecké výstavy pořádané na pražském Výstavišti i menší výstavy. Létání programově podporoval sám prezident T. G. Masaryk, který zaštiťoval mnoho leteckých soutěží a dal podnět ke vzniku Masarykova leteckého fondu (1923), později přetransformovaného v masovou leteckou organizaci nazvanou Masarykova letecká liga. Vzrůstající zájem o letectví ve dvacátých a třicátých letech programově posilovala trojice významných nadšenců: letecký odborník ing. Jan Bervida (později člen řady mezinárodních leteckých organizací), podnikatel Tomáš Baťa a novinář, národohospodář a diplomat Hugo Vavrečka. Především pod jejich vedením se Československo dostalo na špičku ve výrobě letadel i počtu pilotů. Jen v Praze měla Masarykova letecká liga na 100.000 členů už v roce 1927!
V témže roce nastoupil Bervida na Ministerstvo veřejných prací, které mělo na starosti právě leteckou dopravu. Na Kbelském letišti pak pronesl slova, která se stala heslem českých letců: Nemáme ani zaoceánských přístavů ani zaoceánských lodí. Vzduch je naše moře.

Dokonalé letiště

V atmosféře technického optimismu se samozřejmě velmi dařilo dopravnímu letectví, a tak bylo už před koncem dvacátých let jasné, že kbelské letiště nebude stačit vzrůstajícímu zájmu o leteckou přepravu.
Místo pro nové dopravní letiště bylo vybráno na území nazývaném tehdy Dlouhá míle. Požadavky na letištní budovu formuloval architekt Jiří Flora. Ze soutěže na letištní budovy vyšlo celkem osm zajímavých projektů, které byly dále přepracovány do konečné podoby. Hlavní podíl na výsledné podobě měli architekti Adolf Benš, Kamil Roškot, Bohumil Sláma, E. Hnilička a F. Hruška.
V roce 1937 tak Československo získalo nejmodernější letiště na světě, což potvrzovala i zlatá medaile z mezinárodní výstavy umění a techniky v Paříži (1937).

Poválečné období

Nadcházející éra protektorátu československému letectví nepřála. Letecké linky provozované ČSA i ČLS v té době převzala Lufthansa.
Českoslovenští letci se mnohem více než v dopravě prosazovali jako vojenští piloti na západní i východní frontě. Sehráli také nemalou úlohu (vedle pilotů z Polska, Nového Zélandu, a Kanady) v bitvě o Británii.
Teprve s pádem nacistického Německa se znovu otevřela možnost obnovit i vlastní civilní letectví. 14. září 1945 se československá vláda rozhodla, že napříště bude letecká přeprava u nás provozována jen jednou státní leteckou společností. ČSA a ČLS byly spojeny do jediné organizace, která nadále nesla jméno Československé aerolinie. Zpočátku využívala junkersy Ju-52/3m, které ale pro civilní dopravu příliš nevyhovovaly. Poměrně rychle byly nahrazeny přestavěnými letadly Douglas C-47 Dakota zakoupenými z přebytků americké armády. Poválečný provoz začal letem Praha-Curych 1. března 1946.

Doba socialismu

Po komunistickém převratu roku 1948 se ale začala i letecká doprava orientovat více na východní blok, a zvláště na Sovětský svaz. Masarykova letecká liga nemohla za stávající politické situace pokračovat, a tak sportovní letectví a modelářství přešlo pod nově založenou organizaci SVAZARM – Svaz pro spolupráci s armádou.
Některá letiště, zbudovaná původně německou Luftwaffe, začala nová organizace používat jako sportovní a letiště Ostrava-Mošnov se dokonce stalo letištěm mezinárodním. Nejprve ale muselo být dovybaveno letištními budovami pro cestující. Provoz zahájilo otevřením nového terminálu roku 1959. Dodnes funguje pod názvem Letiště Leoše Janáčka Ostrava, který získalo po přejmenování v roce 2006. I staré brněnské letiště v Černovicích přestalo po válce vyhovovat nárokům místní dopravy. Nahradilo ho nové letiště Brno-Tuřany otevřené od roku 1954.
Doba socialismu byla v letecké dopravě charakterizována hlavně stroji z továren Tupolev (Tu-104, Tu-124, Tu-134 a Tu-154), Iljušin (Il-62 a Il-18) a později také Jakovlev (Jak-40).
Roku 1957 získala ČSA první letadla Tu-104, čímž se Československo stalo první zemí, která úspěšně provozovala proudová letadla na dopravních linkách. (Britský De Havilland Comet tehdy už po sérii havárií nelétal a Sovětský svaz zavedl Tu-104 na svých linkách až později).

Od sametu po současnost

Sametová revoluce na podzim 1989 přišla z pohledu letecké dopravy právě včas. Krátce nato se začal hroutit i Sovětský svaz a nebylo jisté, jestli podniky v nastalém chaosu dokáží plnit své závazky k leteckým společnostem sousedních zemí.
Stroje sovětské výroby tak postupně nahrazovala letadla z továren Boeing (USA), Airbus S.A.S. (Francie) a Aerei di Trasporto Regionale (Francie-Itálie).
Změna režimu umožnila také zakládání řady soukromých leteckých dopravních společností. Rozpad Československa vedl k přejmenování Československých aerolinií na České aerolinie. Ty se v březnu 2001, necelý rok po jejím vzniku, připojily ke globální alianci leteckých společností SkyTeam. V současnosti je nejrozšířenějším letadlem v českém dopravním letectvu Boeing 737.

Poslední sledovanou událostí je přejmenování letiště Praha-Ruzyně na Letiště Václava Havla.

(Autor: Petr Tomek)

History of Czechoslovak Aviation

In 1909, French aviator Gaubert presented in Prague the Wright airplane. He didn't succeed to take off, however events like this drew attention and excited curiosity of the early enthusiasts. In 1910, an aviation association was established in Pilsen, and Jan Kašpar made the first take off on Blériot plane in Pardubice. Another aviation pioneer was Eugen Čihák who later constructed airplane called Rapid that exceeded many other contemporary constructions. During WW I, as much as it was tragic for the people, aviation development flourished.

In 1918, the First Czechoslovak Aviation Force was established, having two airplanes, one workshop and military airport at disposal. The chief person behind its foundation was Jindřich Kostrba, former military pilot, who gathered Czechoslovak pilots from foreign fronts, brought them home and together they created a CS air force. Soon, military air reserves were founded in Pardubice, Brno and Olomouc, most of the planes were French.

In the early 1920's, several private airlines emerged offering air transport. The most significant were the First Prague Aviation Company FALCO and the First Czech Aviation Company IKARUS. Both used former army planes that could transport only one passenger therefore most of the flights were just sight-seeing trips.

The year 1923 was truly revolutionary for the Czechoslovak aviation. In March, pilot Jaroslav Skála made experimental flights with A-14 Brandenburg plane on the route Prague-Bratislava. Later, an A-10 plane transported four passengers back and forth on the route Prague-Bratislava-Nitra-Košice. In July, Czechoslovakia participated in the international aviation exhibition in Goteborg with A-10 plane. And finally, on October 28, Czechoslovak State Airlines (CSA) were officially put into operation. During the first year (only two month of operation in fact), CSA transported 29 passengers and 141 kg of post cargo. Since 1927, international lines were being established.

1920's in general were a time of increasing public interest in aviation which was enhanced by three enthusiasts: aviation expert Jan Bervida (member of many international aviation organizations), entrepreneur Tomáš Bata and journalist and diplomat Hugo Vavrečka. It was mainly thanks to their efforts, that Czechoslovakia was on the top of airplane construction and numbers of pilots. The motto of the Czech aviators was: Not having a sea port, the air is our sea.

In 1937, Czechoslovakia got the most modern airport in the world, that being confirmed by a gold medal from the international exhibition of art and technology in Paris (1937).

During the WW II and the Protectorate the Czechoslovak aviation went under the jurisdiction of Lufthansa. Czechoslovak pilots were fighting on the west as well as east front. After the war, one state airline organization was established, Czechoslovak Airlines, that used refurbished Douglas C-47 Dakota planes bought from the US army.

After the communist coup in 1948, air transportation became inevitably oriented on the Eastern Bloc, mainly the Soviet Union. Socialist times in the air transportation were characterized by Tupolev planes (Tu-104, Tu-124, Tu-134 and Tu-154), Ilyushin (Il-62 and Il-18) and later also Yakovlev (Jak-40). In 1957, CSA got the first Tu-104 planes thus becoming the first country to successfully operate jet planes on transport lines.

The Velvet Revolution in 1989 came just in time. Shortly after that, the Soviet Union also fell apart and it wasn't clear if the factories would be able to fulfill the contracts on airplanes in the prevailing chaos. Thus the Soviet aircrafts were gradually replaced by Boeing (USA), Airbus S.A.S. (France) and Aerei di Trasporto Regionale (France-Italy).

The change of the political regime also enabled foundation of numerous private airlines. Czechoslovak Airlines were renamed Czech Airlines after the two countries fell apart in 1993. In 2001, Czech Airlines joined the global airline alliance Sky Team. Currently, the most frequently used type of plane in CR is Boeing 737.

The last closely observed event is the change of the Airport Prague-Ruzyně into the Václav Havel Airport Prague.

(Author: Petr Tomek)

Kosmické aktivity v ČR /Space activities in the Czech Republic

Odbor kosmických technologií a družicových systémů /Space Technologies and Satellite Systems Department

Ministerstvo dopravy České republiky
/The Ministry of Transport of the Czech Republic
Nábřeží Ludvíka Svobody 12
P.O.Box 9, 110 15 Praha 1/Prague 1

www.mdcr.cz
www.czechspaceportal.cz

Koordinace kosmických aktivit /The Coordination of the space activities

V návaznosti na rozhodnutí vlády České republiky z dubna 2011 se Ministerstvo dopravy stalo koordinátorem všech kosmických aktivit v ČR. Ministerstvo dopravy bylo odpovědné za zpracování Národního kosmického plánu a jeho předložení vládě ČR. Tento dokument, připravený ve spolupráci s dalšími ministerstvy, byl schválen vládou ČR v květnu 2010. Národní kosmický plán představuje základ pro rozhodování o dalším zapojení ČR do kosmických aktivit, o podpoře průmyslu a akademické sféry a o účasti na evropských a mezinárodních projektech a programech. Ministerstvo dopravy je rovněž odpovědné za členství ČR v Evropské kosmické agentuře (ESA) a kosmickou politiku EU včetně projektů EGNOS a Galileo. Ministr dopravy pod svým vedením zřídil Koordinační radu./Following the decision of the Government of the Czech Republic (Czech Government) from April 2011, the Ministry of Transport of the Czech Republic (Ministry of Transport) became the coordinator of all space activities in the Czech Republic. MoT was responsible for elaboration of The Czech National Space Plan together with its submission to Czech government for approval. The document, prepared in cooperation with several other Czech ministries, was approved by the Czech government in May 2010. The National Space Plan represents a basis for decision-making of further Czech involvement in space activities, support of industry and academia, and participation in European and international projects and programmes. The Ministry of Transport is responsible for the Czech membership in ESA and the most of space issues of the European Union, in particular the European space policy and the administration related to Galileo and EGNOS programmes. Therefore, Coordination Council for Space Activities under leadership of the minister of Transport was established.

Koordinační rada pro kosmické aktivity/The Coordination Council for the Space Activities

Koordinační rada pro kosmické aktivity je složena ze zástupců Ministerstva dopravy, Ministerstva průmyslu a obchodu, Ministerstva školství, mládeže a tělovýchovy, Ministerstva životního prostředí, Ministerstva zahraničních věcí, Ministerstva obrany, Úřadu vlády a vládního zmocněnce pro spolupráci s Úřadem pro evropský GNSS (GSA). Koordinační rada ustavila tři průřezové expertní pracovní skupiny: skupinu pro průmysl a aplikace, skupinu pro vědecké aktivity a skupinu pro bezpečnost a mezinárodní vztahy, do kterých jsou zapojeny jak průmysl, tak akademická sféra.
Ministerstvo dopravy rovněž řídí a svolává Koordinační radu ministra dopravy pro globální navigační družicové systémy (GNSS) a Koordinační radu pro inteligentní dopravní systémy (ITS)./The Coordination Council for the Space Activities consists of the high level representatives of the Ministry of Transport, the Ministry of Industry and Trade, the Ministry of Education, Youth and Sport, the Ministry of the Environment, the Ministry of Foreign Affairs, the Ministry of Defence, the Office of the Czech Government and the Government Commissioner for the cooperation with the European GNSS Agency (GSA). The Coordination Council has established three cross-sectional expert working groups: the Working Group – Industry and Applications, the Working Group – Science Activities and the Working Group – Security and International Relations, involving both industry and academia.
The Ministry of Transport also manages and calls together the Coordination Council of the Minister of Transport for the Global Navigation Satellite Systems (GNSS) and the Coordination Council of the Minister of Transport for the Intelligent Transport Systems (ITS).

Odborné svazy a asociace /Specialised unions and associations

Zájmy českého kosmického průmyslu a výzkumných a vývojových institucí zastupují vedle Hospodářské komory ČR také Česká vesmírná aliance, Sdružení dopravní telematiky, Asociace leteckých výrobců, Svaz českého leteckého průmyslu, Asociace malých a středních podniků a řemeslníků ČR a Svaz průmyslu a dopravy./Apart the Czech Chamber of Commerce, the interests of space industry and research & development institutions are promoted by: the Czech Space Alliance, the Czech Intelligent and Transport Systems and Services Association, the Association of Aviation Manufacturers, the Confederation of the Czech Aviation Industry, the Association of Small and Medium-Sized Enterprises and Crafts of the Czech Republic and the Confederation of Industry of the Czech Republic.

1

1 – Meteosat Third Generation

Hlavní pilíře kosmických aktivit /The main pillars of the space activities

Česká republika vstoupila do Evropské kosmické agentury (ESA) v roce 2008. Těžištěm spolupráce jsou povinné aktivity a volitelné programy z oblasti pozorování Země, družicové navigace a telekomunikace, nosných raket či výzkumu v mikrogravitaci a průzkumu vesmíru.
V rámci evropské kosmické politiky se ČR z pozice člena EU účastní programů družicové navigace EGNOS a Galileo a také programu Globální monitoring životního prostředí a bezpečnosti (GMES). Pro české subjekty je dále velkou příležitostí 7. rámcový program pro výzkum a technologický rozvoj a připravovaný program Horizont 2020.
V současné době se rozvíjí bilaterální spolupráce zejména s francouzskou agenturou CNES, japonskou agenturou JAXA, německou agenturou DLR či brazilskou agenturou AEB. Ministerstvo dopravy je v kontaktu i s dalšími kosmickými agenturami.
Co se týče národních aktivit, probíhá spolupráce s Technologickou agenturou pro podporu projektů v segmentu kosmických technologií a aplikací včetně družicové navigace a výběr národních projektů ve spolupráci s ESA v rámci Pobídkového programu pro český průmysl.
Sídlo Evropské agentury pro GNSS (GSA), které je v Praze, umožňuje českým firmám a institucím úzkou spolupráci v oblasti družicové navigace a efektivní využití všech možností přímé komunikace s GSA zejména v oblasti aplikačních projektů týkajících se systémů Galileo a EGNOS. /The European Space Agency (ESA) – The Czech Republic joined ESA in 2008. Due attention is paid to the ESA mandatory activities and optional programmes in the field of Earth observation, satellite navigation and telecommunication, launchers, microgravity and exploration.
The European Space Policy – The Czech Republic as a EU Member State, participates in the GNSS projects – EGNOS and Galileo, a also in the Global Monitoring Security and Environment (GMES) project. The 7th Framework Programme of the European Union for Research and Technology Development together with the upcoming Horizon 2020 is perceived as a good opportunity for the Czech entities.
The Billateral cooperation – currently, the cooperation with foreign space agencies (esp. French CNES, Japanese JAXA, German DLR or Brazilian AEB) is being developed.
The Ministry of Transport also maintains contacts with other relevant space agencies.
The National activities – the cooperation with the Technology Agency of the Czech Republic in the area of support of the space technologies and the applications including GNSS; and selection of national projects in the cooperation with ESA in the framework of the Czech industry Incentive Scheme.
The cooperation with the European GNSS agency (GSA) – the seat of GSA in Prague enables the Czech entities to cooperate closely in the field of satellite navigation, and effective use of all possibilities of direct communication with GSA especially in the field of application projects concerning Galileo and EGNOS.

Podpora průmyslu a výzkumu /The Support of industry and research

Komunikace s důležitými hráči v globálním systému kosmických aktivit je nezbytná k dalšímu rozvoji kosmických aktivit v ČR. Ministerstvo dopravy si je plně vědomo významu tohoto faktoru a podporuje všechny aktivity, které českému průmyslu umožní získávat důležité kontakty a informace. Příklady těchto aktivit jsou konference a jiné formy akcí jako: /The Communication with key stakeholders is essential for further development of the space activities in the Czech Republic. The Ministry of Transport is fully aware of significance of this fact and as such supports all activities which enable the Czech industry and academia to acquire important contacts and information. Examples of such activities are conferences and other types of meetings, such as:

- Space Industry Day – ve spolupráci s Astrium, Thales Alenia Space, OHB a jinými firmami /in the cooperation with Astrium, Thales Alenia Space, OHB and other companies
- Galileo User Forum – diskuse s uživateli, provozovateli a veřejnou správou na téma využití systémů Galileo a EGNOS/discussion forum focused on exploitation of Galileo and EGNOS systems with participation of users, service providers and public administration
- ESNC (European Satellite Navigation Competition) a GMES Masters – ve spolupráci s Anwendungszentrum Oberpfaffenhofen, Bavorsko/in cooperation with Anwendungszentrum Oberpfaffenhofen, Bavaria
- další konference a workshopy /Other conferences and workshops – např./e.g. Galileo Application Congress Prague 2012

Proč kosmické aktivity? /The space activities – why?

- Přístup k novým technologiím/Access to new technologies
- Podpora technologií, produktů a služeb s vysokou přidanou hodnotou/Support of technologies, products and services with high-added value
- Podpora konkurenceschopnosti ČR, i celé Evropy/Support of competitiveness of the Czech Republic and also Europe
- Vysoká návratnost vložených investic a socioekonomické přínosy/High return of investments and socioeconomic benefits
- Podpora malého a středního podnikání/Support of small and medium enterprises
- Pokračování v tradici – již od počátku 70. let ČR (ČSSR) může prokázat četné úspěchy v oblasti stavby družic, vědeckého zázemí a pilotovaných letů/Continuation of tradition – Czech Republic (or former Czechoslovakia) has been successfully active in satellite construction and manufacturing, scientific activities and human spaceflight since the seventies
- Image ČR jako země s vysokou technologickou úrovní/Perception of the Czech Republic as a high-tech country

2

2 – Solar Orbiter

Jan Skalický

Ing. Jan Skalický
ředitel

Ředitelství vodních cest ČR
Vinohradská 184, Praha 3
www.rvccr.cz

Čím se zabývá Ředitelství vodních cest ČR a jaké projekty byly poslední dobou realizovány?
Ředitelství vodních cest ČR je organizační složkou státu zřízenou Ministerstvem dopravy ČR. Jeho hlavním úkolem je realizace investic státu do rozvoje infrastruktury vodních cest. Jinými slovy budování staveb nezbytných pro vodní dopravu na dopravně významných vodních tocích, tj. na Labi od státní hranice po Pardubice, na Vltavě od soutoku po České Budějovice a na Baťově kanálu od Kroměříže po Hodonín budujeme plavební komory, přístavy, přístaviště, ale také zdvihame mosty, prohlubujeme koryta a další. Do budoucna bychom měli také některé veřejné přístavy a přístaviště provozovat a zajišťovat zároveň propagaci vodních cest a vodní dopravy.

V čem spočívá v dnešní „rychlé" době hlavní přínos lodní dopravy?

Vodní doprava může velmi významně snižovat zatížení životního prostředí automobilovou dopravou. Na jednu loď s ponorem 2,2 m a nosností 1050 t se vejde náklad, který by vezlo 42 kamiónů. A co se týče té rychlosti, tak je jen velmi málo komodit, které není možné dopravovat po vodě, protože je pomalejší. Většinu věcí totiž není potřeba přepravit okamžitě, ale bezpečně, spolehlivě a v daném termínu. A to vodní doprava umí! Navíc ale také umí přepravovat nadrozměrné a extrémně těžké náklady. V tom je zcela nenahraditelná, protože takové náklady železnice přepravovat neumí vůbec a po silnici je jejich přeprava velmi složitá.

Které jsou hlavní plavební trasy v ČR a jak zapadají do sítě evropských vodních cest?

Česká republika, jako vnitrozemský stát, se musí vyrovnávat s hendikepem chybějícího námořního přístavu. Proto je pro nás klíčová Labsko-vltavská vodní cesta. Je to jediná nezpoplatněná spojnice ČR s mořskými přístavy a je samozřejmě zařazena do tzv. Core Network TEN-T, tedy do sítě hlavních evropských dopravních cest. Evropská unie velmi podporuje rozvoj vodních cest, protože vnímá vodní dopravu jako nejekologičtější druh přepravy zboží a vodní cesty jako přirozené přírodní spojnice s dostatečnou kapacitou na rozdíl od již dnes přetížených silnic a v mnoha případech i železnic.

Jaká je současná perspektiva propojení Dunaj – Odra – Labe?

Stejná, jako když tento vodní koridor plánoval Jan Antonín Baťa. Tato stavba by České republice výrazně pomohla k hospodářskému i kulturnímu růstu, protože by se stala významnou spojnicí vodních cest v Evropě. Jako každá velká stavba má ale své odpůrce a ti prozatím vítězí. Já věřím, že se to do budoucna změní, a to nejen s ohledem na rostoucí význam vodní dopravy ve světě, ale také s ohledem na protipovodňovou ochranu území, významné efekty při udržování vodní bilance krajiny a také využití vody jako zdroje čisté energie.

	1	3	4
2			5

1 – Lodní zdvihadlo Slapy, vizualizace
2 – Plavební komora Staré Město, vizualizace
3 – Plavební stupeň Děčín, vizualizace
4 – Plavební stupeň Přelouč, vizualizace, vizualizace
5 – Sportovní přístav Hluboká nad Vltavou, vizualizace

Kolik máme v ČR kilometrů vodních cest a jaká je koncepce jejich rozvoje?

V současné době se jedná o 516 km dopravně významných vodních cest a naším hlavním cílem do roku 2020 je vybudování děl, která zajistí jejich spolehlivou splavnost a průjezdnost pro dané kategorie plavidel. Hlavními projekty tedy jsou vybudování plavebních stupňů Přelouč (splavnění Labe do Pardubic) a Děčín, dobudování vodní cesty v úseku Hluboká nad Vltavou – Týn nad Vltavou, vodních zdvihadel na Orlíku a Slapech, komplexní řešení vodní dopravy v Praze a prodloužení splavnosti Baťova kanálu do Kroměříže a Hodonína.

Který způsob zvyšování splavnosti řek považují odborníci za nejefektivnější? Jak se vyrovnává s požadavky na ochranu životního prostředí?

Na to neexistuje jednoznačná odpověď, protože se pohybujeme v krajině a ta dává v různých místech různé podmínky. Někde stačí prohrabat koryto, někde je potřeba postavit jez. Vždy je ale nutné respektovat fyzikální zákony a to, že člověk je součástí přírody a odjakživa ji ovlivňuje. My se snažíme, aby naše stavby přinášely užitek člověku a zároveň chránily přírodu. Minimalizujeme jejich zásah do okolí, revitalizujeme stávající regulovaná koryta řek, aby se jejich podoba více blížila původní, dáváme lidem možnost přepravy zboží s co nejmenším zatížením životního prostředí. Snažíme se o trvalý a udržitelný rozvoj života člověka v souladu s jeho životním prostředím. Se skutečnými ekology se vždy dohodneme a najdeme správně vyváženou cestu, jak vyhovět potřebám člověka, a přitom snížit na minimum dopad realizace. V mnoha případech odborníci na životní prostředí potvrzují, že realizace naší stavby zlepší stávající stav životního prostředí. Bohužel, v naší zemi dáváme velký prostor lidem, kteří se při hájení svých sobeckých zájmů za ekologii schovávají a pod záminkou ochrany přírody se snaží stavbám všemožně zabránit. Příkladem není jen námi dlouho řešený Plavební stupeň Děčín, ale i výstavba dálnic D8 a D3 nebo v minulosti výstavba obchvatu Plzně.

O skutečnou ochranu přírody těmto aktivistům vůbec nejde.

Jakými projekty se nyní zabýváte? Co přinese Plavební stupeň Děčín lodní dopravě?

Kromě těch velkých, o kterých jsem již mluvil, připravujeme i celou řadu malých, ale mnohdy o to významnějších projektů. Je to například vybudování sítě veřejných přístavišť na Labi, která zpřístupní vodním turistům prozatím neobjevené lokality, úprava podjezdných výšek mostů na Hořínském a Podbabském kanálu na Vltavě a další.

Realizace projektu Plavební stupeň Děčín přinese nejen vodní dopravě, ale i ekonomice ČR zejména dlouho očekávaný efekt zvýšení spolehlivosti přístupu k moři po nezpoplatněné cestě nejekologičtějším druhem dopravy. Bude to významný signál jak pro rejdaře, tak i pro Evropskou unii, že Česká republika to s rozvojem a využitím vodní dopravy opravdu myslí vážně.

Ing. Petr Forman
Societas Rudolphina, o.s.

e-mail: petr.forman@rudolphina.cz

Voda nad zlato

Voda a zlato nejsou to samé. Voda je více. Vodu pijeme, vodou napájíme dobytek i zvířata, někteří se v ní i myjí. Voda tvoří a zkrášluje krajinu, vodu milujeme, vody se často i bojíme. Voda vytváří vzhled naší planety, říkají ti, kteří ji viděli z výšky a dálky. Za vodu někdy platíme zlatem, protože zlata se nenapijeme.

A po vodě také plujeme. Od pradávna, protože je to přirozené a levné. Vozíme lidi i zboží – na moři, po řekách i jezerech. Plujeme někdy jen pro potěšení, ale nejčastěji za vážnými důvody. Vozíme obilí i uhlí, automobily i počítače, ropu, hračky, košile, maso i biomasu.

Do některých míst ale přirozené vodní cesty nevedly a nevedou, neboť řeky nastražily obtížně překonatelné překážky. Tehdy lidé hledali způsob, jak i v takových podmínkách plavbu umožnit. Již před 4000 lety tak prokopali prvé spojení mezi deltou Nilu a Rudým mořem. V Číně slouží již asi 2500 let Císařský průplav, samozřejmě po mnohých přestavbách. Tyto staré stavby byly vlastně jen jakési „rigoly", protože tehdejší stavitelé ještě neuměli překonávat výškové rozdíly. Pokud taková nutnost vyvstala, lodě se přetahovaly s pomocí rumpálů, lan a paží suchou cestou jako saně (velmi pěkně obtížnost této práce popisuje švédský spisovatel Frans Gunnar Bengtsson v historickém románu Zrzavý Orm). Pro taková zařízení nemá čeština slovo, někdy se používá rusismu „převlaka".

„Rigol" budoval i Karel Veliký, když se snažil roku 793 poprvé pro lodě propojit veletoky Rýn a Dunaj. Jeho v mnohém následovník, český král a německý císař říše římské Karel IV., podobně usiloval o spojení Vltavy s Dunajem, ale také tentokrát byly práce roku 1375 jen zahájeny.

Velkým zlomem byl vynález plavební komory – údajně byla poprvé zbudována v severní Itálii v roce 1439 staviteli Filipem z Modeny a Fioravantou z Boloně. Jejím zdokonalením se měl zabývat i Leonardo da Vinci. Plavební komora zcela změnila svět vodních cest, a její geniálně jednoduchý princip pomáhá zdolávat rozdíly mezi výškou hladin dodnes. Díky ní začal věk skutečných dopravních staveb. Nejprve hlavně ve Francii, kde již v 17. století vznikla úchvatná díla, včetně dodnes využívaného Canalu du Midi mezi Středozemním mořem a Biskajským zálivem, vedeného na úpatí Pyrenejí. Velký rozmach pak následoval v Británii, kde vzniklo během 18. století a prvé poloviny 19. století na 7500 km průplavů s tisícovkami plavebních komor a kolem stovky tunelů a neméně průplavních mostů. V prvé polovině 19. století již vznikly také prvé lodní výtahy – ať už šikmé lodní železnice, nebo svislé výtahy různé konstrukce. Také z nich některé existují a fungují dodnes – podívejme se třeba na Kanal Elbłagski v severním Polsku u Gdaňska z let 1846–1860. Zvládnutím lodních zdvihadel byla vlastně paleta „výbavy" vodních cest kompletní. 20. století zaznamenalo již jen jejich rapidní technologické zdokonalování, a také zvětšování. Jak rostly a rostou přepravy zboží a lidí, tak jako zcela samozřejmě nahradily dostavníky a formanské povozy stále větší a výkonnější vlaky a nákladní automobily, tak také vyrostly lodě. Jestli se na francouzských průplavech v 19. století nejvíce rozšířily lodě typu „péniche" s nosností 300 tun, dnes převládají lodě „Europaschiff" s nosností 1350 tun. Mezinárodní klasifikace vodních cest ale obsahuje i daleko větší vodní cesty, kde se uplatní lodní soupravy, které odvezou 3000, nebo 6000 tun, ale i více. A lodě dnes vozí opravdu všechno – nejen hromadné zboží, ale díky kontejnerům také třeba i elektroniku, automobily, nebo kosmické lodi či celé trupy velkých letadel. Výkony každým rokem rostou a přístavy se musí činit.

Za posledních 100 let se stavitelé vodních cest naučili překonávat i velké výškové rozdíly – existují plavební komory s rozdílem hladin i 30 m a lodní výtahy se zdvihem přes 70 m – takový lze spatřit třeba v Belgii u obce Strépy na Canal du Centre. Naučili se dokonalejší architektuře, proto třeba také existuje plavební komora, vyprojektovaná slavným Le Corbusiérem. Naučili se i dokonalejšímu souladu s přírodou, takže dnes jsou průplavy často obohacením přírody, nikoli „zkázou". Prokazují to například dlouholetá pečlivá pozorování na průplavu Rýn–Mohan–Dunaj, který je dokonce veden nejstarší bavorskou chráněnou krajinnou oblastí v údolí říčky Altmühl, kde se na projektu podílel významný ekolog profesor Grebe. Vodní cesty a průplavy se staví i dnes, protože Evropa chce podstatnou část přepravy přesunout z ekologických a energetických důvodů právě na vodní dopravu – a to bez moderních vodních cest nelze.

Moderní člověk touží i po rekreaci a sportovním vyžití. Nejen staré, ale i nové vodní cesty jsou k tomu jako stvořené. Proto jsou navštěvovány statisíci turistů ročně, a to nejen loděmi a plavidly všeho druhu – hotelovými loděmi, výletními parníky, motorovými i nemotorovými čluny, plachetnicemi i veslicemi – ale také cyklisty, na které se zpravidla pamatuje kvalitními cyklotrasami.

Voda a vodní cesty mají co nabídnout, jak pro hospodářství, tak pro běžný život. Provázejí člověka již takřka 5000 let, a budou jej v nové podobě provázet i nadále. Je na nás, aby byly krásné a přitažlivé, aby byly nad zlato, jak mají být.

Water above gold

Water and gold isn't the same. Water is more. We drink it, we give it to cattle and animals, some of us wash in it. Water creates and beautifies landscape, we love water and we often fear it. Water creates the image of our planet, claim those who've seen it from far above. Sometimes, we pay for water with gold because gold can't satisfy our thirst.

We also sail water. Since very long time ago, because it's natural and cheap. We transport people as well as cargo – on the sea, rivers and lakes. Sometimes, we sail just for fun but mostly for a good reason. We transport crops as well as coal, cars as well as computers, oil, toys, shirts, meat, or biomass.

There are places without natural waterways because rivers have set obstacles difficult to overcome. This is when people started to look for a way to enable shipping even in such conditions. As early as 4 000 years ago, they dug through the first connection between the Nile delta and the Red Sea. In China, there is the Emperor's Canal, serving for over 2 500 year, naturally many times renovated. These old constructions were in fact simple „drains" because the engineers of that times yet could not overcome differences in elevation. If necessary, the ships were pulled over with winches, ropes and hands on the dry land as a sledge (as it is aptly described in a historical novel Red Orm by Swedish author Frans Gunnar Bengtsson).

Charles the Great also built a „drain", when struggling to connect the Rivers of Rhine and Danube in 793. His follower, Czech King and Holy Roman Emperor Charles IV. strived to connect Vltava River with Danube in 1375, but the construction was merely launched.

One of the great inventions was the lock chamber – allegedly it was first constructed in the Northern Italy in 1439 by Philip of Modena and Fioravanta of Bologna. Leonardo da Vinci is supposed to be trying to improve it. Lock chamber changed the water transportation entirely and its brilliantly simple principle helps to conquer differences in surface elevations until today. The age of traffic constructions thus begun. First, mainly in France, with some magnificent works from the 17th century including Canal du Midi still in operation today that connects the Mediterranean Sea and the Bay of Biscay. A great expansion in Britain followed, in the 18th century and the beginning of the 19th century as many as 7 500 km of canals and thousand of lock chambers were constructed together with hundreds of tunnels and canal bridges. In the first half of the 19th century the first lift locks appeared – be it slanted ship railways or vertical lifts. Some of them are still in operation today, for example Kanal Elbłagski in the Northern Poland from 1846–1860. 20th century brought fast technological improvement and enlargement. As the volume of transport of people and cargo grew, just like the stagecoaches and carriers were replaced by bigger and more efficient trains and trucks, so did the boats. The French canals in the 19th century were abundant with ships called „péniche" with tonnage of 300 tons, while today the predominant type of ships is „Europaschiff" with tonnage of 1350 tons. International classification of waterways include even larger waterways eligible to accommodate ships carrying 3000, 6000 tons and more. Today, ships carry literally everything – not only wholesale merchandise, but thanks to containers also electronics, cars, spacecrafts or aircraft bodies.

In the last 100 years the constructors of waterways had to learn to conquer great elevation differences – there are lock chambers with a difference of levels reaching 30 m and lift locks with lift over 70 m – such can be seen in Belgium near Strépy on the Canal du Centre. There is even a lock chamber designed by the famous Le Corbusiér. Waterways and canals are still being constructed today because EU wants to move a substantial part of the overall transportation on the water due to the environment and economy reasons. And that can't be done without modern waterways.

Old as well as new waterways are ideal for recreation and sports. Therefore hundreds of thousands of tourists visit them every year on ships and boats of all kinds.

Water and waterways are useful both for the economy and for the everyday life. They accompany man for nearly 5 000 years and will keep accompanying him in the future. It's up to us to make them beautiful and attractive, to be above gold as they should be.

1 | 2 | 3

1 – Památník Fossa Carolina na průplavu Mohan–Dunaj /Fossa Carolina Monument at Main–Danube Canal
2 – Loď tažená koňmi po původním kamenném průplavním mostě u Bartonu nad řekou Irwell /Horse-draught boat on the original stone canal bridge by Barton over the River Irwell
3 – Historické lodní zdvihadlo na vodní cestě Canal du Centre u Strép zapsané na seznamu UNESCO /Historical ship lift on the Canal du Centre waterway near Strépy listed as the UNESCO World Heritage Site

Josef Podzimek

Rozhovor s Tomášem Baťou

Jisté je, že u tohoto velkého Čecha není třeba dávat další přízviska: geniální, pracovitý, mimořádný podnikatel, neboť všechny tyto vlastnosti jsou synonymem jména TOMÁŠ BAŤA. Málo se ale ví, že tento muž práce uměl také (i když velmi málo) odpočívat a měl také smysl pro humor. Moji přátelé a spolupracovníci dobře vědí, že ač jsem se nikdy nesešel, ani nemohl sejít s Tomášem Baťou, tak ho nesmírně uznávám a snažím se celý život alespoň kopírovat některé jeho postoje k životu a podnikání. I když ve stáří a po osobních zkušenostech vím, že Baťův názor „Všechno jde a ještě o 10 % více," má své limity.
Tomáš Baťa to již ví také, neboť když dne 12. července 1932 nařídil pilotovi, aby odstartoval v husté mlze, letadlo se následně zřítilo a oba zahynuli. Odešel od nás muž plný síly ve zralém věku, který pro mnohé z nás je stále živým podnikatelským vzorem. Je tomu právě 80 let, kdy T. Baťa ve svých 56 letech tragicky zahynul, a to je důvod, proč si na něj opět zavzpomínat.
Vím, že o Tomášovi Baťovi bylo napsáno mnoho knih a vědeckých pojednání. Je tedy troufalost, když se do toho opět pouští tentokrát bláznivý technik, který sní o nutnosti výstavby vodního koridoru Dunaj–Odra–Labe. Nebo právě tento projekt mi dává oprávnění si zavzpomínat na tohoto geniálního tvůrce nových a velkých myšlenek?
Myslím, že to je ten správný důvod. Jsem taky Moravák a Tomáš Baťa ve svém projevu zemskému zastupitelství (1930) kromě jiného řekl: „Nikdy se nedostaneme ani krůček dopředu v budování blahobytu obyvatelstva země Moravsko-slezské, pokud si neuděláme pořádek ve svých hlavách". A o to právě jde. Máme to v hlavách pěkně pomotané. Že Vy ne? Tak já ano. Proto si stále více listuji v knihách, které Tomáš Baťa napsal, nebo napsali mnozí o něm.
Paradoxně jich v poslední době dostávám čím dál víc. Naposled jsem dostal plnou tašku knížek o Baťovi z rukou mimořádného ekonoma a stratéga prof. Ing. Zdeňka Součka s dovětkem „byl to génius". To já vím, ale z úst opravdu povolaných jsem to opět rád slyšel, zvláště když mne upozornil na projev Tomáše Bati o nutnosti budovat vodní cestu na Moravě.

Můj první dotyk s myšlenkami Tomáše Bati, které mne zasáhly na celý život, způsobil můj učitel politické ekonomie na Vyšší průmyslové škole stavební v Praze již v r. 1955, tedy před 57 lety. Tehdy nám pan učitel „baťovec", který ve Zlíně u Bati pracoval, za hluboké totality vyprávěl neuvěřitelné historky o svém šéfovi, které již víc jak půl století dál vyprávím všem, kdo mne chtějí poslouchat, až jsem začal pochybovat, zda si nevymýšlím. Byl jsem proto nadšený z knížky „Baťa zblízka – anekdoty a intimní život Tomáše Bati" (1933) od Josefa Macha s předmluvou významného Baťova spolupracovníka Antonína Cekoty, ve které jsou tyto historky téměř přesně zachyceny. Vzhledem k tomu, že materiálů je neuvěřitelné množství, uchýlím se opět k fiktivnímu rozhovoru a budu se Tomáše Bati ptát pouze na otázky, které mne, a doufám i naše čtenáře, mohou zajímat a osvěžit nám tak naše dosavadní informace o tomto našem velkém Čechovi a mohou být i vodítkem k naší současnosti.

Josef Podzimek

Vážený pane Bačo, před 80 lety bych se pravděpodobně pro Vaši zaneprázdněnost neodvážil Vás požádat o rozhovor. Taky bych nemohl, neboť jsem ještě nebyl na světě, ale dnes, kdy máte víc času a sledujete jistě, co se v naší zemi děje, Vás prosím o krátké zavzpomínání. Věřím, že v duchu vašeho hesla: „Odklad je zloděj času," se do toho můžeme ihned pustit.

Souhlasím, ale držte se mé zásady, že „než něco řeknu, musím přemýšlet, co mi ten druhý na to odpoví".

Pane Bačo, Vy víte, že naše firma Podzimek a synové je jen o 4 roky mladší než Vaše firma, kterou jste založil se sestrou Annou a bratrem Antonínem v roce 1892. Trochu jsem proto studoval tu dobu. Přesto prosím, abyste našim čtenářům přiblížil, jak se tehdy žilo.

Vy jste, pane Podzimek, vysledoval svou stavařskou rodinu jenom 5 generací zpět, tedy k svému pradědečkovi Janovi, ale naše ševcovská tradice začala již v roce 1691, kdy se můj prapraprapraděd Martin – obuvník, narodil ve Zlíně. Pak po dalších 7 generací jsme byli všichni ševci. Když k tomu přičtu mého syna Tomíka a vnuka Tomáše Jana a pravnuka Thomase Archera, tak naši ševcovskou tradici táhneme již 10 generací.

To je opravdu delší historie a Vaše firma byla také o několik řádů větší, než naše, ale přesto rád připomínám, že mému dědečkovi bylo 6 let, když Vy, pane Bačo, jste se narodil. Tak jak se tehdy žilo?

Můj otec Antonín měl takový malý domek v Dlouhé ulici ve starém Zlíně, kde měl obuvnickou dílnu. Byl přísný, ale přitom byl trochu lehkomyslný. Pracoval často od svítání do noci s několika tovaryši a starším synem Antonínem. Jeho hlavním zaměstnáním byla sice ševcovina, ale jeden čas obchodoval s uhlím, pak prodával klobouky, cukroví, ovoce, najímal si ovocné sady a nakonec začal vyrábět limonády a sodové vody, s nimiž obchodoval i na jarmarcích.

Takže jste zdědil obchodního ducha po tatínkovi?

Asi ano. Vždy po večeři otec šel do hostince mezi sousedy a tam často u stolu měl hlavní slovo. Rád mudroval, jak se tehdy říkalo, o továrně s komínem. Sousedé jen kroutili hlavami, že zlínský švec měl takové fabrikovské choutky.

Jak to u Vás doma vypadalo?

V nízké světnici stál u okna pankl s obuvnickým nářadím a na verpáncích okolo seděl mistr s tovaryši a učedníky, všichni shrbeni nad prací, kterou často dodělávali při blikajícím světle olejové nebo petrolejové lampy.

Jak jste, pane Bačo, začínal ševcovat Vy?

Od dětství jsem pomáhal otci v dílně i na jarmarcích. Často jsem se s tátou neshodl. Byl jsem neústupný a tvrdohlavý se snahou vždy prosadit svůj názor a tak často musel ustoupit i přísný otec, který v té době byl považován za neomezeného pána rodiny. Velmi mně hnětlo, že mne otec neuznával, ale časem jsem si i přes pohlavky získal u otce jakýsi respekt. Hlavně svým smyslem pro organizaci práce, prodejem a snahami pro zlepšení výrobků.

Kdy jste začal podnikat sám?

V patnácti letech jsem požádal otce, aby mi vyplatil podíl po zemřelé matce, abych si mohl založit vlastní dílnu. Ale otec mi ho odepřel vyplatit, že jsem nezletilý. Mám pocit, pane Podzimku, jak jsem sledoval osudy vaší firmy, že také vaše babička Kateřina si vymohla na svém otci podíl po zemřelé matce, aby přinesla kapitál pro svého Josefa, vašeho dědečka, k založení stavební firmy.

To je pravda, obdivuji Vás, pane Bačo, jak jste se na náš rozhovor připravil.

To víte, my Moraváci, musíme držet při sobě.

Děkuji Vám, ale vraťme se k Vašim začátkům.

Čím začneme?

Tak mne napadlo, mohl bych Vám říkat pane šéfe, jak Vám říkali vaši spolupracovníci?

Mohl, neboť vím, že tak říkali i vašemu dědečkovi zakladateli i vašemu tatínkovi. Také vím, že po restituci vaší stavební firmy Vám staronový ředitel, bývalý předseda závodního výboru KSČ, který se nazýval generálním ředitelem, nechal natisknout vizitky s funkcí prezident. Vy jste je

1

1 – Geniální, pracovitý, mimořádný podnikatel Tomáš Baťa

Odešel jsem, stejně jako váš dědeček Josef, do Vídně, kde jsem si v Döblingu založil dílnu. Avšak nezkušenost a nepochopení městského vkusu, chybná organizace výroby a prodeje měly za následek, že jsem zkrachoval.

Tak Vy jste, pane Bačo, zkrachoval? No to je hezké a kde jste tedy začal znova?

Bylo to v roce 1894, kdy jsem s mou sestrou Annou a bratrem Antonínem, založili společnou ševcovskou dílnu v Uherském Hradišti. První mou snahou bylo opatřit si nějaké stroje. Brzy k dvěma šicím strojům přibyl primitivní stroj, podobný pásové pile, avšak s ostřím bez zubů.

Pane Bačo, to jsme se již moc zamotali do historie. O Vašem podnikatelském rozmachu se můžeme dočíst ve všech knihách o Vás. Já bych se chtěl dostat k Vašemu humoru, k obecnému přístupu k životu i podnikání a hlavně k Vašim názorům na vodní hospodářství, plavbu a vodní koridor Dunaj–Odra–Labe. Promiňte, tento název jste ještě neznal, ale průplav či kanál ano.

všechny zahodil a pod jméno bylo natištěno „šéf".

Děkuji, pane šéfe. Na průmyslovce nám pan profesor na ekonomii vyprávěl tuto historku, která svědčí o Vašich tvrdých výchovných metodách: Když byl Baťův synek Tomík stár asi deset let, jel se svými rodiči autem do Brna. Jelo se v otevřeném voze a vítr srazil Tomíkovi čepici s hlavy. Auto zastavilo a chlapec si musil doběhnout pro čepici. Když se zase posadil do vozu, řekl mu Tomáš Baťa: „Už jsem ti říkal, že máš dávat pozor na svou čepici. Dáš-li si ji ještě jednou srazit větrem, pojedeme dále bez tebe." Za deset minut srazil vítr chlapci čepici s hlavy znova. Baťa dal zastavit auto, dal synkovi desetikorunu a řekl: „Teď jdi k nejbližšímu nádraží a jeď do Brna vlakem, nemám kdy na tebe čekat. Nazpátek můžeš jet zase s námi autem." Chlapec sice dojel do Brna včas, ale byl příliš pyšný, aby se dovolával auta svého otce, šel proto do Baťova obchodu v Brně, vypůjčil si tam od správce filiálky potřebné peníze a jel zase vlakem zpátky do Zlína.

Přesně tak to bylo. Byl jsem vždy přesvědčen, že děti se nemají rozmazlovat. Ve svém časopisu Baťova služba veřejnosti z roku 1927 jsem uvedl: „Můj syn nemá ani tu vyhlídku, jako mnohý synek chudých rodičů – stát se pánem. Nebude studovat ani střední, tím méně vysokou školu. Po vyjití měšťanské školy stane se svobodomyslným živnostníkem, jako je jeho otec. Majetku bude mít zrovna tolik, kolik si ho vydělá. Bude mít beztoho velký náskok před druhými, protože bude mít po ruce zkušenější rádce a já jistě neopomenu ho upozornit na vhodné příležitosti."

Ještě jednu historku z výchovy mého syna Vám dám k lepšímu: Když bylo Tomíkovi osmnáct let, onemocněl, a po uzdravení odjel v zimě 1931 na zotavenou lyžařit do švýcarských Alp. Dostal na to měsíc dovolené. Před ukončením pobytu mi napsal, že se učil pilně francouzsky, ale že by k tomu potřeboval ještě nezbytně měsíc. Okamžitě jsem poslal telegram: Za účelem

zdokonalení ve francouzštině nastoupíš zítra práci v naší curyšské filiálce! Vím, že se to do vaší doby nehodí, ale takový jsem byl. Vždy jsem uznával, že nejdůležitější škola je škola života. Přesto nebo právě proto jsem hodně četl, pracoval ve fabrikách v cizích zemích a tak jsem se naučil německy a anglicky. Také jsem hodně cestoval, abych chytré řeči ze škol, které mi chyběly, dohnal pozorováním a svou pílí.

Pane šéfe, mně se to líbí, ale raději to nebudu rozebírat, abych nebyl označen za fosila. Řeknete našim čtenářům nějakou historku ze svých cest?

Udělám Vám radost. Ocituji Vám zápis z mého deníku, který jsem si psal na své dlouhé poznávací cestě v roce 1925, když jsme proplouvali Suezským průplavem: „Velké dílo, a přece tak jednoduché. Bylo třeba jen kopat a kopat. Naprostá rovina, obklopená ze všech stran mořem, ukazovala sama, jak a kde je třeba kopat. Mlýnská strouha v našich valašských hornatých krajinách dala více měření než toto světové veledílo. Člověk se přece neubrání vzrušení, když jím poprvé projíždí, ovšem vzrušení spíše nad důležitostí nežli nad důmyslností. Šířka kanálu jest asi dvakrát větší nežli řeka Morava. Plavba rychlolodí trvá asi 18 hodin. Po celé délce kanálu vidíte jen poušť. Pouze místy na západním břehu jest vidět pruh zeleně žijící zásluhou jiného kanálu, který přivádí sladkou (říční) vodu až z Horního Egypta. Po obou stranách průplavu jsou cesty a dráhy."

Moc Vám děkuji za tuto krátkou vzpomínku, která nám umožní vrátit se na Vaši naši rodnou Moravu a tím k tématu, který nejvíce zajímá naše čtenáře. Vaše názory z roku 1930, které jste sepsal a říkal ve svých projevech, i způsob, jak jste se snažil vodohospodářské projekty pro blaho země Moravsko-slezské prosadit, jsou inspirativní i pro naši generaci.

Rád Vám přiblížím tuto moji vizi pro blaho mých Moravanů. Ale připravte se, že budu trochu kritický k vašemu okouzlení ze zákona o vodohospodářském fondu a šestiletce v letech 1931–1936, o kterém jste v minulém čísle diskutoval s mým současníkem Ing. Josefem Bartovským. V roce 1930 vypracovala vláda návrh zákona, který měl řídit úpravu vodních poměrů v jednotlivých zemích státu až do roku 1956. Po propočtení tohoto návrhu jsem shledal, že země Moravskoslezská je v něm téměř ponechána stranou, neboť z investice v rozsahu 2297 mil. Kč má se na jejím území vykonat prací za 127 mil. Kč, tedy asi 4 %, a to pouze v pohraničí. Od roku 1941 až do roku 1956 se nemá v ohledu usplavnění moravských řek vykonat vůbec nic. Zákon má být projednán v urychleném řízení. Když jsem pochopil, že opomíjení naší země Moravskoslezské je způsobeno nepřipraveností plánů pro vodní usplavňovací díla v neznalosti i nezájmu a konečně v roztříštěnosti názorů, svolal jsem konferenci svých inženýrů, ke kterým jsem pronesl větu, která vešla do dějin. „Za tento týden musíme vykonat pro splavnění Moravy více, než bylo vykonáno za poslední milión roků". Nechal jsem vyhledat všechny plány a studie o řece Moravě, mluvil jsem s každým, který chtěl naslouchat nebo jsem ho k pozornosti donutil. Nechal jsem svým nákladem vypracovat další plány zdokonalující myšlenku úpravy Moravy tak, aby tato řeka sloužila všem.
Musím přiznat, když pozoruji vaši generaci, jak se někteří nezodpovědní jedinci snaží, jak vy říkáte, o revitalizaci řek a vaše společnost netečně a bezbranně tomu přihlíží, že se za vás děsím vaší budoucnosti. Vím, že ani já jsem nedosáhl kýženého cíle, ale alespoň jsem se snažil a v těchto snahách pokračoval i můj nástupce Jan Antonín Baťa. Proto vám všem, co za splavnost našich řek bojujete, držím palce. V roce 1930 jsem zemským zastupitelství předložil své návrhy a pronesl projev: „Moravané! Je důležitější otázky nežli ta, jak zlepšit a zpříjemnit život nás všech? Jak ulehčit práci rolníků a zvýšit výnos jejich polí a luk? Jak osvobodit lidi pracující v průmyslu od dřiny a zvýšit jejich mzdy využitím sil mechanických a sil přírody? Jak ozdravit naše vesnice a města a pomoci svým dětem, aby vyrůstaly ve zdravé, silné pokolení? Je naší povinností myslit nad těmito úkoly a domyslit je. Nikdy se nedostaneme ani krůček dopředu v budování blahobytu obyvatelstva země Moravskoslezské, pokud si neuděláme pořádek ve svých hlavách. Boží prozřetelnost a lidská moudrost dávných státníků soustředila celou naši zemi do povodí jedné řeky. Šťastnými politickými poměry máme v rukou vládu stejně nad pramenem této řeky jak nad jejím ústím vzdáleným několik kilometrů od moravských hranic na Slovensku u Děvína. Příroda i politické síly připojily nás takto na mohutnou světovou řeku Dunaj, kde náš stát má právo plavby a po níž můžeme pronikat do jižních zemí a moří po celý rok. Není druhé země, jejíž budoucnost, bohatství a blahobyt by byly tolik závislé na jediné řece jako Morava, jejíž jméno není proto nahodilé. A co jsme udělali my, Moravané, s tímto bohatstvím svěřeným nám boží prozřetelností a bráněným po tisíce roků našimi předky? Jak jsme jej využili? Vzlétnete-li nad dolní tok řeky Moravy, musí se vám sevřít srdce lítostí, protože shlédnete pod sebou pustinu, ve které řádí řeka právě tak jako za dob mamutů. Jsou kraje, kde tyto poměry jsou katastrofální. Je řada měsíců, kdy v obcích od Hodonína dolů nelze vykročit na pole ani lidem, ani dobytku, kdy lidé musí utíkat z polí před hejny komárů; kdy vládnou nad celým krajem komáři rojící se v mračnech z bažin, povodněmi promáčených rovin. Čeští zástupcové, kteří dovedli lépe domyslet životní problémy své země, trvali na usplavnění svých hlavních toků Labe a Vltavy. Celé desítky roků nebylo sice vidět na těchto usplavněných částech ani lodičky, ale obyvatelstvo nemělo příčiny zlobit se na své vůdce, protože usplavněním řeky docílí se pořádku v celém vodním hospodářství země. Musí být regulovány přítoky a postaveny přehrady, aby byla odstraněna dvě zla: vysoký stav vody při povodních a nízký stav vody za sucha. Co jsme vykonali my, Moravané? Co udělali naši zástupcové ve vídeňském parlamentu? Přijali pouze slib pánů na průplav dunajsko-oderský, který měl být světodějnou událostí, ale v jehož uskutečnění nikdo nevěřil. Úpadek, v jakém se nalézáme, je nejlépe patrný z vládního návrhu zákona o vodocestném fondu, který má být rozhodujícím pro úpravu vodního hospodářství v celém státě. O zemi Moravskoslezské zmiňuje se tento návrh jako o neznámé zemi, v níž otázky vodocestné se ponechávají k rozřešení soukromým podnikatelům, kteří prý uskuteční průplav labsko-dunajsko-oderský. Nevytýkáme návrhu zákona, že míní v těchto místech řeky usplavňovat. Bolí nás však, že o Moravě se tu píše jako o zemi neznámé, že její nejživotnější potřeba se odbývá několika slovy a obnosem, který jest jen poněkud více nežli nic, a rozřešení nejživotnějších potřeb země se ponechává „soukromému kapitálu" v neznámých dobách. Bolí nás, že zde přímo zákonem se projevuje nezájem vůči životu obyvatelstva celé naší země Moravskoslezské. A přece problém usplavnění řeky Moravy není problémem lokálním. Je více nežli problémem země a více než problémem říše. Je to problém evropský, ba světový, neboť usplavněním Moravy přiblížíme se k uskutečnění spojení tří největších středoevropských řek: Labe, Dunaje a Odry a spojení dvou moří. Říkáme docela poctivě, že nám jde o to, abychom pomocí vodocestného fondu zavedli pořádek do vodstev naší země tak, jak to mají na mysli rozumní mužové v sesterské zemi české. Rozumní proto, že vědí, že není lepší peněžní investice nežli tato, neboť kromě plavby je zde výnos z vodní síly, zisk z nezničené úrody, vyšší výnos z pozemků a hlavně rozvoj života a podniků okolo řeky.

O zemi Moravskoslezské praví, že její „usplavnění" rozřeší „soukromý kapitál". Jest jistě mnohem pohodlnější odbýt nejživotnější otázky země sliby, ponechat zemi ve starých pověrách nežli uspokojit její potřeby. Zde jest však vina na nás všech Moravanech, neboť nemůžeme očekávat, že někdo bude za nás přemýšlet o tom, co potřebujeme k životu dnes a zítra. Zužitkováním našich vod pro produktivní účely zlepší se hospodářský stav našeho obyvatelstva a zmohutní průmysl a zemědělství do té míry, že nalezneme prostředky pro vybudování umělého kanálu mezi Přerovem a Odrou, a tím dosažení spojení Černého moře s mořem Baltickým územím naší země, což jest nejpřirozenější. Tímto řešením se přiblížíme stejně i k vybudování kanálového spojení Labe s Moravou a takto k připojení na Dunaj a Odru. Takto též přinesou i obnosy, jež se mají investovat do usplavnění Odry na našem území, plný požitek severovýchodním městům naší země a velikému průmyslu na Ostravsku."
Svůj projev jsem ukončil slovy: „CO MÁME UČINITI ONES, ABYCHOM SE PŘIBLÍŽILI CÍLI? Obnovme zrušené projekční oddělení pro úpravu řek, umístěné dříve v Přerově. Vybavme toto oddělení takovými prostředky a tak velkým počtem lidí, aby během této zimy byly vypracovány aspoň generální plány na provedení vodohospodářských prací v naší zemi. Přidělme celé povodí řeky Moravy téže kompetenci, pod níž náleží všechny významné řeky české, tj. ministerstvu veřejných prací a vodocestnému fondu. Doplňme návrh zákona o vodocestném fondu, nyní projednávaného, o položky potřebné pro provedení staveb na moravských řekách, a to do prvního desetiletého období obnosem 1 mld. Kč."

Něco se nám povedlo, něco ne. Uplynulo víc jak 80 let od mého doporučení. Prožili jste druhou světovou válku, budování socialismu v našich krásných zemích a nyní již 20 let si sami hospodaříte ve své demokratické zemi. A co jste pro splavnění za posledních 20 let udělali vy? Řeknu vám to, jak jsem byl zvyklý: Nic.

A co nám tedy, pane šéfe, doporučujete?

- Posilte projekční činnost v oblasti plavebních cest.
- Uvolněte státní prostředky, soustřeďte zbytky dobrých projektantů v oblasti vodních cest a vypracujte nový generální plán, jak vy říkáte, vodního koridoru Dunaj–Odra–Labe.
- Podklady použijte, ve vaší terminologii, k vypracování projektu proveditelnosti, i když nevím, proč tomu tak říkáte a proč tento důkaz potřebujete ještě po více jak 100 letech, kdy to věděli vaši předci. Také nevím, proč uvažujete o „zrušení" Ředitelství vodních cest, když vám po letech začíná fungovat. Stejně tak chcete zašantročit Státní plavební správu někam do doprav, které s vodní dopravou nemají nic společného. Rád používám příměry a tak si dovedu představit, jak u železniční trati či dálnice si postavíte stan, vytáhnete rybářský prut, zatímco vaše děti a ženy se budou koupat? Že si to nedovedete představit? Tak nechte na pokoji ŘVC a SPS.

Pane šéfe, Vy jste se rozjel, tak to trochu odlehčím a polidštím. Pamatujete si, když jste se stal starostou Zlína, jak jste se dal fotografovat a co Vám řekla vaše paní?

„Ovšem, vázanka jako obyčejně nakřivo." – „Ale Máničko, žádný pořádný mužský nemá správně uvázanou kravatu. Tu umí uvázat jen hochštapler."

A co jste kdysi řekl svému dlouholetému rádci a důvěrníkovi Dr. Theinovi, když jste mu ukazoval prostranství před svou vilou?

„Víte, čí sochu bych sem chtěl postavit?"
„Snad svatého Kryšpína, patrona ševců?"
„Ba ne," odpověděl jsem, „Mojžíše. Ten udeřil holí do skály a už měl vodu."

Pane šéfe, ještě si vzpomínám na dvě historky, které nám vyprávěl učitel ekonomie na průmyslové škole a které aplikuji celý svůj profesní život a vždy mi pomohly. Po dostavbě velkého mnohapatrového skladiště Vám přišli realizátoři oznámit, že proběhly zatěžovací zkoušky a zkroušeně Vás informovali, že popraskalo 1% trámů. Vy jste je vyslechl a konstatoval jste: „Proč ty stavby tak předimenzováváte? Myslíte, že mám peníze na vyhazování? Mělo popraskat 5 % trámů."

Myslím, že to zcela dopovídá mému myšlení a že to nebylo pouze jedenkrát, když jsme stavěli nový Zlín. A co ta vaše druhá historka?

2 | 3

2 – Pracovna Tomáše Bati. Prostá místnost uprostřed standardní budovy v rozměrech 6 x 6 m. Psací stůl, stará židle (na obrázku potažena černým závojem), dva telefony, velký globus, umyvadlo a stolek s židlemi pro návštěvy.

3 – Tomáš Baťa po svém návratu z Ameriky (1903) mezi svými prvními strojníky. Vpravo vedle něho je bratr Antonín.

Když jste chtěl vybavit své obchodní cestující malými letadly, tak Vám výrobci nabízeli letadla tu za 2 mil. Kč, tu za 1,5 mil. Kč. Vy jste je zarazil a řekl jste, že si přejete letadlo pod 500 tisíc Kč. Všichni výrobci konstatovali, že za to nejde letadlo vyrobit. Tak jste si je začal vyrábět sám. Tak vznikla slavná zlínská letadla.

Ano, to je pravda, i když si již nepamatuji přesné částky.

To jsem rád, pane šéfe, neboť přesně této logiky i příkladu jsem použil před 15 lety, když jsme ve firmě měli postavit novou kotelnu. A šlo to. Náklady klesly víc jak o polovinu. Děkuji za inspiraci.

Ale proč jste, pane Podzimku, stavěl plynovou kotelnu podle výroby našich letadel, když jste se mohl poučit přímo o realizaci naší plynové kotelny ve Zlíně? Tehdy mi přinesli rozpočet a návrh na provoz. Stavba měla stát mnoho miliónů korun, z toho budovy asi třetinu. Při provozu byl navrhován správce, dozorce, účetní atd. Tehdy jsem vzal červenou tužku, vše přeškrtl a dal příkaz: „Plynárna bude stát právě polovici. Především není třeba budovy. Koksové pece jsou také plynárna a nemají budovy se střechou nad hlavou. Za druhé provoz povede jeden ředitel, který bude současně dozorcem, účetním, strojníkem a topičem. Pamatujte si, že čím méně direktorů, tím je zboží levnější. A drahý plyn ve Zlíně nepotřebujeme."

No, to se mi, pane šéfe, moc líbí. Odpovídá to zcela mému uvažování. Na oplátku Vám připomenu ještě jeden váš stavbařský rozhodovací proces. Nešlo o nic míň, než o užitečnou velikost WC. Počtěl jsem se toto: „Když něco Baťa stavěl, věděl na puntík, jaké hříšné peníze stojí takový čtverečný metr zastavěné plochy. Jednou přezkoumával plán nové tovární budovy, kterou chtěl postavit. Vtom padlo jeho oko na plánu architektově na číslici 1,20 m – šířka záchodů. ‚Co? 120 cm? Sedmdesát stačí!' Architekt se mu pokusil odporovat. ‚Poslyšte (slovo ‚poslyšte' užíval Baťa, když přicházel do ráže) – poslyšte, pane! Pokud já budu šéfem v tomto podniku, nikomu nevyrostou sedací rozměry na 120 cm!' – Jen s velkým úsilím se nechal přemluvit zprvu na 80 – a při pozdějších stavbách na 90 cm."

To jste již, pane Podzimku, postoupil hodně daleko, ale přiznávám, bylo to tak. Prostě nesnáším, promiňte, nesnášel jsem, když mi někdo řekl, že něco nejde. Ale vy jste přesně takový a naučil vás to, jak jsem se dočetl, váš velký vzor Ing. Libor Záruba. Tak proč se divíte?

A co takhle naše zdravotnictví, sledujete?

Jistě, a chcete-li znát moje názory, tak si poslechněte vyprávění mého šéfa zubařského oddělení ve Zlíně MUDr. Bartoše, který stojí vedle mne.

Jak myslíte, pane šéfe.

„Když Baťa hledal někoho pro vedení zubolékařského oddělení, jel jsem se představit do Zlína. Dobrá, zkusíme to s vámi, bylo mi řečeno. Půl roku nebudete mít podíl na zisku, budete dostávat jen plat. Potom uvidíme. Ptal jsem se, kde je oddělení. Zavedeme vás tam, řekli mi. Přišli jsme do místnosti, kde byly holé zdi, holé stropy a rozkopaná podlaha. Zůstal jsem překvapen stát. To si musíte sám všechno zařídit, řekli mi, a nechali mě v zamyšlení nad rozkopanou podlahou. To víte, nebyl jsem na takový styl práce z naší kliniky zvyklý. Ale dal jsem se do toho a povedlo se mi to. Nejdříve jsem měl jenom jedno křeslo, to nejlepší, které existuje, americký výrobek... V tom křesle seděl několikrát sám pan šéf, a byl to ideální pacient. Jednou bylo třeba vytrhnout mu zub. ‚Vytrhněte mi ho bez injekce.' Vytáhl jsem mu ho ve dvou vteřinách. Když jsme ho prosili, aby nám napsal něco do naší knihy pacientů, napsal tam: ‚Zuby se mají tahat s bolestí. Tomáš Baťa.'"

Zdravotnictví máme za sebou, a tak, co vaše názory na smysl vyučování?

Chceme-li vykonat v životě velikou práci, musíme hledat cesty, jak vybudovat velikého člověka. Malý člověk – malá práce, velký člověk – velká práce. Naučí-li otec svého šestiletého syna, aby si dovedl poctivě a rozumně vydělat 2 koruny, má to větší cenu, než kdyby sám vydělal 200 korun. Jenom tehdy, když dosáhneme, aby si už mladí lidé dovedli vydělat a správně obhospodařovat vlastní peníze, vychováme v nich hodnoty, které povedou k nezávislosti hospodářské, a tím také ke svobodě občanské a politické.

A co se zastavit u hospodářské krize. Vy jste ji zažil v 30. letech minulého století a my ji prožíváme dnes.

Vzpomínám si na svůj projev v hospodářské krizi v roce 1932: „Nevěřím v žádné přelomy samy od sebe. To, čemu jsme zvykli říkat hospodářská krize, je jiné jméno pro mravní bídu. Mravní bída je příčina, hospodářský úpadek je následek. V naší zemi je mnoho lidí, kteří se domnívají, že hospodářský úpadek lze sanovat penězi. Hrozím se důsledků tohoto omylu. V postavení, v němž se nacházíme, nepotřebujeme žádných geniálních obratů a kombinací. Potřebujeme mravní stanoviska k lidem, k práci a veřejnému majetku. Nepodporovat bankrotáře, nedělat dluhy, nevyhazovat hodnoty za nic, nevydírat pracující, pracovat a šetřit a učinit práci a šetření výnosnější, žádoucnější a čestnější než lenošení a mrhání. Máte pravdu, je třeba překonat krizi důvěry technickými zásahy, finančními a úvěrovými ji však překonat nelze, důvěra je věc osobní a důvěru lze obnovit jen mravním hlediskem a osobním příkladem."

To bychom si měli stále připomínat. Ale pokročme k jinému tématu. Vím, že jste byl dlouholetým starostou Zlína. Řekněte nám něco o komunální politice.

Nejdříve prosím, aby se vaši čtenáři seznámili s výsledky voleb ve Zlíně v roce 1923: Baťovci: 1322, komunisté: 454, českoslovenští socialisté: 215, lidovci: 188, sociální demokraté: 0, živnostenská strana: 157.
Když jsem zjistil, že jsme vyhráli, pronesl jsem do jásajícího davu projev: „Přátelé! Děkuji vám za vaši důvěru a za vaše přátelství. Důvěra za důvěru, přátelství za přátelství. Zavázali jste mne, abych pracoval pro vás. Řekli jste dnešním hlasovacím lístkem ‚Pracuj!' Budu pracovat. Nemá být obce, ve které je více cténa a placena poctivá práce. Nemá být obce, ve které je více nenáviděno povalování. Poctivým pracovníkům všechno, povalečům nic."

Snad by bylo ještě dobré zveřejnit můj projev do následujících voleb v roce 1927: „V našem programu z roku 1923 učinili jsme následující sliby:
1. Opatřit obci půjčku na levný úrok 4 %. Stalo se.
2. Zařídit na vlastní náklad pro Zlín a Paseky síť střídavého proudu. Stalo se.
3. Přičinit se, aby ve Zlíně úřadoval co nejdříve silniční okresní výbor. Stalo se.
4. Zřízení cest a kanalizací pro nové závodní čtvrti zaplatit sami. Stalo se.
5. Starat se o čištění ulic na vlastní náklad. Stalo se.
6. Každou smlouvu uzavřenou s obcí uveřejnit. Stalo se.
7. Všichni ti, kteří budou zvoleni na kandidátku zaměstnanců firmy T. & A. Baťa, budou pracovat zdarma. Stalo se.
8. Každý účet, který za naše dodávky podáme obci, uveřejnit. Nestalo se, protože jsme obci všechno dodávali zdarma."

To by se nám líbilo, kdyby bylo více takových kandidátů na starostu. Pane šéfe, uměl jste někdy uznat svou chybu?

Ano, to je základ pro úspěšné vedení jakékoliv firmy. Pamatuji se, že jednou vypukl ve Zlíně

požár v dřevárně a bylo nebezpečí, že se rozšíří na ostatní objekty. Tehdy jsem přispěchal k ohni, když budova hořela. Nařídil jsem hasičům, aby upustili od zachraňování ohořelé pily a betonárky. Hlavní mou starostí bylo, aby nechytlo skladiště benzínu. Pobíhal jsem sem a tam a udílel rozkazy, když v tom mně velitel závodních hasičů, mladík asi 28letý, popadl za límec a zařval mi do uší: „Kdo je velitelem hasičů, vy nebo já? Vy si hleďte svých bot a jděte stranou!" Zarazil jsem se a šel stranou. Skladiště benzínu bylo zachráněno, i ostatní budovy, a ještě polovička zásob dříví. A druhého dne jsem poslal kurážnému veliteli hasičů mimořádnou odměnu, a v příštím čísle závodního časopisu Zlín uveřejnil pochvalné uznání: „Ten muž zasluhuje pochvaly, neboť musil bojovat nejen proti ohni, ale i proti mně!"

Řekněte nám, pane Baťo, několik svých myšlenek, které jste uplatňoval v politice a v podnikání.

V našem hospodářském a veřejném životě neuplatnilo se dosud jedno platidlo. Jmenuje se čest. Mnozí lidé jsou přesvědčeni, že za peníze lze dostat všecko. To není pravda. Mnohem více lze dostat za čest. Chceme-li se dopracovat blahobytu, musíme tuto měnu přivést do oběhu. Buďme věřiteli, ne dlužníky.
Pracuj a šetři.
Kde jest vina? Vina jest u nás všech. Vina je v soudcích, že shovívavě posuzují činy těch, kteří zneužili důvěry. Vina jest v naší společnosti, že omlouvá zjevné nebo zastřené bankroty.
A vinen jest ten, kdo slíbil zaplatit dnes a zaplatí až zítra. Lidé, kteří dopisem upomínají o peníze, mají z 90 % pravdu. Je třeba jim poděkovat za upomenutí a zaplatit. Platit – to je povinnost, to není žádná laskavost.
V roce 1907 jsem se zahloubal do strojnictví a zanedbal kancelář. V této se pak rozhostil nepořádek způsobem přímo hrozným. Až mi to spadlo na hlavu, musel jsem polovičku lidí z kanceláře propustit a druhá polovice se urazila a odešla sama. Ve dne jsem pracoval v dílně, večer do noci vyřizoval korespondenci.
Silní, avšak při tom rozvážní, klidní lidé milující opravdu své zaměstnání, projeví vděčnost svému zákazníku nebo svému spolupracovníku za upozornění na nedostatky jejich práce.
Nemějme strachu před uzavíráním nových smluv, ale varujme se nepřátelských rozchodů.
Trvá-li moje práce i 16 hodin denně, není tím řečeno, že konám více než jiní, protože v mé práci je pro mne zábava a poučení. Jsem přesvědčen, že pracovní doba se bude dále zkracovat a těším se, že i u nás budeme jednou s to snížit počet pracovních dnů ze šesti na pět. Moje pracovní doba bude však i potom trvat až do úplného vyčerpání mých sil, protože nemám žádného většího požitku pro sebe, nežli je práce. Myslím, že práce je nejcennějším přítelem i mého zdraví. Když mi bylo 40 let, dělal jsem si rozpočet pro svoji práci ještě na deset let. V 45. roce svého věku jsem si řekl, že budu pracovat ještě 20 let. V 50. roce jsme si slíbili se svojí prací věrnost až do hrobu.

Pane šéfe, tímto vyznáním, které jste pronesl necelý rok před svým odchodem, jste udělal tečku za naším rozhovorem. Děkuji Vám za Váš čas, i když vím, že ho dnes máte nekonečně mnoho, a dovolte mi, abych i já až do smrti ctil Vaši práci a alespoň trochu dokázal aplikovat Vaše hesla, která tak rád cituji a opisuji. Na závěr použiji Vaše heslo, o kterém se tak málo ví, že je Vaše: Čest práci!

Použitá literatura:
Baťa, Tomáš: Mé začátky, Zlín, 1928. Cekota, Antonín: Baťa, Zlín, 1928. Baťa, Tomáš: Základ pro úpravu vodního hospodářství, Zlín, 1931. Erdély, Evžen: Baťa – švec, který dobyl světa, Orbis, 1932. Mach, Josef: Baťa zblízka, anekdoty a intimní projevy Tomáše Bati, Orbis, 1933. Jandík, Stanislav: Železní tovaryši, Praha, 1938. Baťa, Tomáš: Úvahy a projevy, Praha, 1990. Valach, František: Fenomén Baťa, Praha. Ivanov, Miroslav: Sága o životě a smrti Jana Bati a jeho bratra Tomáše, Vizovice, 2000. Tvůrčí odkaz Tomáše Bati a současné podnikatelské.

4 | 5

4 – Tomáš Baťa prohlíží o slavnosti Svátku práce výsledky nejlepších dílen, jejichž vedoucí obdrželi čestné dary. Na obrázku zprava doleva: T. Baťa, A. Čipera, J. A. Baťa

5 – Tomáš Baťa a pilot Jindřich Brouček u Junkersova letadla

PhDr. Ivo Hlaváč,
náměstek ministra životního prostředí ČR, ředitel sekce technické ochrany životního prostředí

Ministerstvo životního prostředí ČR
Vršovická 1442/65, Praha 10
www.mzp.cz

Letošní ročník výstavy Architecture Week je zaměřen na dopravu. Jaká je politika MŽP ČR v této oblasti? Podporujete spíše dopravu železniční, silniční...

Primárním úkolem sekce technické ochrany životního prostředí Ministerstva životního prostředí, kterou řídím, je předcházet možným negativním vlivům koncepcí, záměrů a různých činností na všechny složky životního prostředí, a pokud těmto vlivům nelze zcela předejít, pak je úkolem mé sekce jejich eliminace, zmírňování nebo kompenzace. Co se týče jednotlivých dopravních způsobů, je třeba vždy brát v úvahu jejich konkrétní umístění a využití v dané lokalitě. Dovedu si představit lokalitu a situaci, kde nejekologičtějším dopravním způsobem je např. silniční doprava, i lokalitu a situaci, kde by silniční doprava byla řešením nejhorším. Vždy je třeba posuzovat všechny jednotlivé aspekty jednotlivého druhu dopravy, ať už jde o výstavbu dopravního záměru, jeho provoz, účel nebo kapacitu.

Vliv dopravy na životní prostředí je velmi výrazný. Můžete nám stručně přiblížit metodiku posuzování? Který segment dopravy považujete za nejproblematičtější?

Vlivy dopravy je nutné v první řadě rozdělit na vlivy výstavby dopravních záměrů a na vlivy dopravy samotné. Ministerstvo životního prostředí se zabývá obojím, a to zejména v rámci procesu posuzování vlivů na životní prostředí (tzv. EIA). Vlivy dopravních staveb i dopravy jsou velmi rozmanité a nelze paušalizovat, který z těchto vlivů je nejzásadnější. Kupříkladu výstavba dálniční komunikace v dosud málo člověkem ovlivněné krajině generuje zcela zásadní vlivy na půdu, lesy, migrační propustnost krajiny, krajinný ráz apod., zatímco doprava samotná po takto nově vystavěné komunikaci již v takovém území přílišné vlivy nemá. Naopak v městském prostředí jsou u podobného záměru daleko nejvýznamnější vlivy jeho provozu, především znečišťování ovzduší a hluk. U záměrů letišť a přístavů lze obecně říci, že nejvýraznějším vlivem je jejich provoz, nikoliv jejich výstavba coby nového prvku v krajině. Naopak u výstavby vodních cest (tj. různé regulace toků, jezy apod.) je třeba velice podrobně posoudit zejména vlivy realizace těchto úprav, protože zásahy do vodního režimu, dnových i břehových ekosystémů při výstavbě mohou být mnohem významnější než následně samotná lodní doprava, přestože její vlivy rovněž nejsou zanedbatelné.
Metodiku posuzování lze zjednodušeně popsat tak, že tam, kde se uvažuje o výstavbě nové dopravní stavby, je nejprve nutné podrobně popsat stávající stav životního prostředí. Pak je třeba charakterizovat základní parametry záměru a vyhodnotit každý jeho sebemenší vliv na onen stávající stav všech jednotlivých složek životního prostředí a veřejného zdraví, tj. jaké změny záměr způsobí. Jsou-li tyto změny negativní, pak je třeba navrhnout opatření, která těmto změnám brání nebo která je zmenšují, popř. alespoň kompenzují. V procesu EIA takto postupují vždy dvě na sobě nezávislé autorizované osoby, tedy jak zpracovatel dokumentace EIA, tak následně i zpracovatel oponentního posudku. Jejich závěry jsou nakonec spolu s vyjádřeními správních úřadu, samospráv a veřejnosti stěžejními podklady pro vydání stanoviska EIA.

Držíme v opatřeních na ochranu životního prostředí krok s vyspělými evropskými zeměmi? S jakým časovým horizontem se tato opatření plánují a jak se vyhodnocuje jejich účinnost?

V České republice máme zákony upravující nakládání s vodami, nakládání s odpady, zákon o integrované prevenci. Máme nový zákon o ochraně ovzduší. Zároveň je Česká republika vázána požadavky evropských předpisů. Procesu EIA, který všem řízením podle uvedených zákonů předchází, se může účastnit široká veřejnost. Jsem přesvědčen, že ochrana životního prostředí v České republice je na úrovni nejvyspělejších zemí Evropy.
Ochrana životního prostředí je kontinuální proces, který je třeba vždy přizpůsobovat novým poznatkům a aktuálním požadavkům společnosti. Stav životního prostředí je jakýmsi lakmusovým papírkem, který nám v každém okamžiku ukazuje, zda je ochrana životního prostředí dostatečná a kde je třeba přístup upravit.

Považujete v tomto směru za větší problém otázku finanční, nebo spíše legislativně-správní (jednání s účastníky řízení atd.)? Co se zde můžeme „naučit" od vyspělejších zemí?

Legislativa v oblasti ochrany životního prostředí je v České republice dostatečná. Každý stát

1 – Malá vodní elektrárna, MVE Železný Brod. Držitelem ceny Stavba roku 2010 a Ceny Státního fondu životního prostředí za infrastrukturu v soutěži Stavba roku 2010 se stala malá vodní elektrárna na řece Jizeře v Železném Brodě. Stavba s technologií o výkonu 1 MW je dílem architekta Borise Šonského. Součástí projektu je i regenerace vodního náhonu a břehů. Foto: Štěpán Bartoš

Ivo Hlaváč

nicméně přizpůsobuje investice do ochrany životního prostředí své aktuální ekonomické situaci. To znamená, že v období ekonomického propadu je třeba zajistit všechny zákonné požadavky na ochranu životního prostředí, zatímco v období ekonomického růstu lze do ochrany životního prostředí investovat i nad rámec zákonných požadavků.
Od zemí, které jsou na světové špičce v oblasti ochrany životního prostředí, bychom se měli naučit zejména individualistický přístup k této ochraně. Každý jednotlivý občan by se měl k životnímu prostředí chovat odpovědně a nespoléhat se na to, že kvalitní životní prostředí mu zajistí někdo jiný, např. stát. Stát by měl vytvářet předpoklady, možnosti, podporu, legislativní rámec a vycházet vstříc požadavkům společnosti, ale konkrétní ochrana a přístup je na jednotlivcích.

Má Ministerstvo životního prostředí ČR nějakou základní koncepci, jak vyvažovat ekonomický rozvoj, ochranu přírody a finanční aspekty? (Nebo vždy záleží spíše na konkrétním případě?)

Úkolem Ministerstva životního prostředí je zajistit ochranu životního prostředí alespoň na úrovni, kterou vyžaduje platná legislativa. Posuzujeme výhradně vlivy koncepcí a záměrů na životní prostředí, nikoliv vlivy ochrany životního prostředí na realizovatelnost těchto koncepcí a záměrů. V praxi to znamená, že má-li například nějaký záměr takové vlivy, že jeho realizací by došlo k překračování různých limitů nebo pravidel dle platné legislativy, je takový záměr jen stěží realizovatelný. Obecně lze říci, že naším úkolem je posoudit vlivy záměru na životní prostředí a veřejné zdraví a stanovit opatření a podmínky, při jejichž dodržení je realizace záměru akceptovatelná. Úkolem investora je pak zhodnotit, zda i při realizaci těchto opatření (která nemusejí být levná) je pro něj realizace záměru výhodná a pokud ne, pak od něj upustit.

Kterými dopravními projekty se MŽP nyní zabývá?

Aktuálně posuzujeme vlivy záměrů rychlostních komunikací, jako např. R35 v Pardubickém a Olomouckém kraji, R43 v Jihomoravském a Pardubickém kraji, R49 ve Zlínském kraji. Dále posuzujeme vlivy např. letiště ve Vodochodech nebo nového plavebního stupně v Děčíně.

Každý z nás více či méně využívá nějakou formu dopravy, pracovně i soukromě, podle intenzity dopravy se zdá, že čím dál více. Má-li však v blízkosti jeho obydlí vést nějaká komunikace, je zle. Jak se díváte na tento „civilizační paradox"? Kudy vede podle vás cesta ven?

Tento fenomén má dokonce i své pojmenování. Jde o známý NIMBY efekt (Not In My BackYard – ne na mém dvorku), kdy záměr jako takový ani jím vyvolané vlivy na životní prostředí veřejnosti nevadí tolik jako fakt, že je záměr umístěn v blízkosti dotčených osob. Například při posuzování variantního trasování dálniční komunikace pak dochází k tomu, že ti, v jejichž blízkosti leží varianta A, souhlasí pouze s variantou B, a naopak ti, kterým má za domem vést varianta B, souhlasí jedině s variantou A, přičemž reálně generované vlivy jednotlivých variant ustupují do pozadí. Řešením je objektivní a nestranný přístup kompetentních orgánů i autorizovaných osob. Jednotlivé připomínky veřejnosti je v tomto případě nezbytné rozdělit na ty, které jsou podloženy relevantním argumentem hovořícím o nějakém objektivním vlivu na životní prostředí a veřejné zdraví, a na ty, které relevantní argument nemají. Vybraná varianta musí mít objektivně nejmenší možné vlivy na životní prostředí a veřejné zdraví. Kdybychom přihlíželi i k připomínkám, které relevantními argumenty podloženy nejsou, z procesu EIA by se stalo referendum o záměru, což s objektivními vlivy záměru na životní prostředí a veřejné zdraví má pramálo společného.

2 – Topení biomasou pro větší urbanistické celky Třebíč – dálkové vytápění Z tří centrálních zdrojů je v Třebíči vytápěno přes 10.000 domácností a to unikátním řešením spalování biomasy s vysokou účinností. Především sláma a dřevní štěpky jsou spalovány s účinností až 95%, a to mimo jiné i díky švédské technologii spalinového kondenzátoru, jehož první instalace je právě v Třebíči. Foto: Štěpán Bartoš

3 – Topení biomasou pro vlastní potřebu. Převorství Nový Dvůr K vytápění rozsáhlého areálu kláštera Trapistů, včetně domu pro hosty a vlastní výrobny tradiční francouzské hořčice jsou použity dva průmyslové kotle Verner Golem. Jako palivo je použita dřevní štěpka, kterou si mniši sami vyrábějí z dřevěného odpadu z okolních lesů. Budova kotelny, stejně jako celý klášter, je dílem významného britského architekta Johna Pawsona. Foto: Štěpán Bartoš

Podzim s Českou televizí

www.ceskatelevize.cz

Česká televize

HOSPODÁŘSKÁ KRIZE?

Příležitost pro chytré podnikatele.

Každý den s náskokem.

www.IHNED.cz

Martin Wagner

Martin Wagner
obchodní ředitel a expert na tzv. chytřejší města

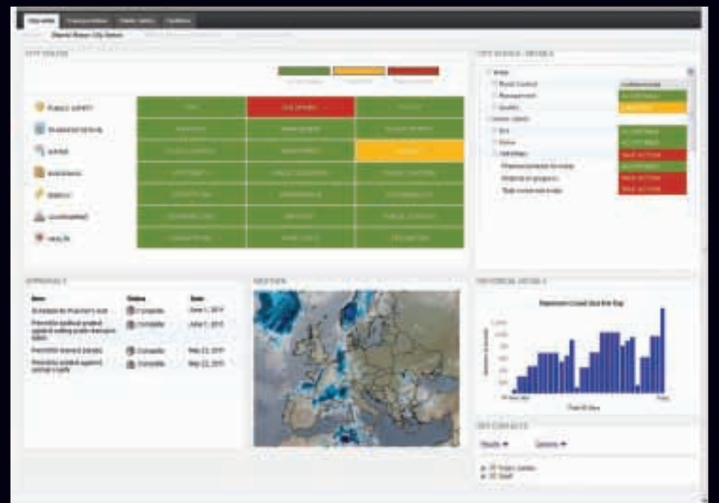
IBM Česká republika
V Parku 2294/4, Praha 4
cz.ibm.com

V oblasti bydlení se stává trendem tzv. inteligentní domácnost, v moderní architektuře jsou to inteligentní budovy. Je „inteligentní města" jejich pokračováním v širším měřítku?

Inteligentní města, které v IBM označujeme termínem „chytřejší město", bereme jako součást širšího konceptu tzv. „chytřejší planety". Naším cílem je poukázat na možnosti využití technologií, které dnes již máme k dispozici, pro řešení zdánlivě neřešitelných problémů.
Z praktického hlediska tak spojujeme pojetí chytřejších budov, zasazujeme je do širšího měřítka komunity, budování a řízení čtvrtí a celých měst na nejrůznějších úrovních.
Například v Riu de Janeiro, dějišti příští letní olympiády, jsme otevřeli centrum, které shromažďuje data třicítky městských organizací – od hasičů, policie a dopravní správy po meteorologickou službu. Pomáhá regulovat zásahy v mimořádných situacích, klade si ambici zvýšit bezpečnost v metropoli, ulevit dopravním zácpám nebo zefektivnit městkou hromadnou dopravu. A i když jde o pilotní projekt, má slibné výsledky.
V New Yorku naše nástroje využívá největší policejní sbor v USA. Díky inteligentnímu řešení mají policisté okamžitý přístup k neustále aktualizovaným informacím a mohou lépe reagovat při potírání zločinnosti. Koncept chytřejších měst má velkou budoucnost. Podle

vědeckých odhadů budou v roce 2050 žít ve městech tři čtvrtiny všech obyvatel. Bude zároveň zapotřebí řešit problémy obyvatel rychleji. To se bez inteligentních analytických nástrojů neobejde.

Jaké cesty vedou k uskutečnění této vize? Které oblasti života města lze regulovat pomocí těchto systémů?



Obecně lze říct, že všechny. Nástroje na zpracování dat, kterých každý den přibývají terabajty, lze využít ve zdravotnictví, v obchodu, v průmyslu, ve školství, ve službách. Ve státní správě, ve sportu, v dopravě, ve vědě, prakticky opravdu ve všem. Datové nástroje IBM využívají v největším zdravotnickém systému na světě ve Velké Británii. Místní NHS, poskytující bezplatnou zdravotní péči všem obyvatelům, pracuje s obrovským množstvím dat. Bez analytických nástrojů se neobejde žádná úspěšná banka nebo podnik, sportovci s pomocí softwaru rozebírají své výkony, mohli bychom podobně pokračovat na několik stránek.

Společnost IBM se podílí na projektu chytrého města Babcock Ranch v USA. Čím je zajímavý?

Jedná se první město, které už od základů budují s tím, že bude zcela energeticky soběstačné. Jde

1 | 2

1 – Rio Operations Center IBM: v Rio de Janiero se povedlo integrovat 20 oddělení městské správy do jedné velké operační centrály, která zlepšila možnosti reakce a spolupráce napříč celým městem.
2 – Intelligent Operations Center Dashboard: Díky analytickým nástrojům je možno získat jednoduchý přehled o veškerém dění ve městě.

o hnízdo inovací. IBM software pomáhá stavitelům v Babock Ranch na jihozápadě Floridy navrhnout a vytvořit technologickou infrastrukturu města. Celé město bude bezdrátové, internet všude dostupný a k dispozici bude vysokokapacitní digitální propojení. Spotřeba energií bude nízká – elektřinu budou získávat jen ze solárních zdrojů a tak nevyprodukují žádné skleníkové plyny. Chytrá síť bude navíc veškerou spotřebu elektřiny efektivně regulovat.

Nebudou vstupní investice příliš vysoké? Jaká je ekonomická rozvaha?

Každá nová stavba něco stojí, zejména projekt takových rozměrů. Nicméně když moderní technologie integrujete do návrhu hned od začátku, rozhodně se vám to vyplatí. A i stávající infrastruktura může finančně těžit z kvalitních a moderních řešení, které vám zefektivní provoz. Tím se pořizovací náklady velice rychle vrátí. Výborné zkušenosti s tím má například vodovodní správa amerického hlavního města Washingtonu. Do nových analytických nástrojů, softwarového vybavení, školení zaměstnanců a profesionálního poradenství investovali asi 900 tisíc dolarů. A víte, kolik efektivnějším využitím materiálu, stávajících zdrojů a personálu získali? Za rok ušetřili téměř 20 milionů. Investice se jim přitom vrátila už za dva měsíce.

Neztratí „inteligentní město" budoucnosti trochu lidský rozměr? Život a la Matrix...

Myslím, že v tom není vůbec rozpor. Inteligentní město je město pro lidi. Nebudeme žít v Matrixu, ale v prostředí, které bude lépe fungovat a bude šetrnější ke svému okolí. Navíc budeme moci využívat inteligentní nástroje, jako je například počítačový systém Watson. Ten umí zpracovat velké množství dat a vzorců, umí se poučit ze svých zkušeností, umí analyzovat specifické situace, na které nebyl dopředu připraven. Navíc je schopný porozumět běžné mluvené lidské řeči, což prokázal, když uspěl v televizní soutěži Jeopardy!, obdobě českého Riskuj. Města se mohou stát přívětivější pro lidi, protože se lépe přizpůsobí lidskému charakteru a budou s lidmi snadněji vstupovat do interakce.

Práce s velkými objemy dat s sebou nese rizika jejich úniků, nevyzpytatelný „lidský faktor". Dokážete mu čelit?

Samozřejmě s prací s velkými daty koreluje i práce na jejich zabezpečení. My jako poskytovatel musíme poučit a vyškolit zákazníky a jejich zaměstnance, aktivně zapojit naše partnery a neustále zdůrazňovat důležitost výchovy a vzdělávání. Naše technologie nicméně umožňuje nastavit přístup do systému lidem na různých úrovních ve společnosti rozdílně. Efektivní a kontrolovanou správou přístupových práv se podstatně sníží riziko úniku dat nekvalifikovaným chováním uživatelů. Je tedy vždy třeba jasně určit a omezit, kdo si může data číst, kdo je navíc může měnit a kdo je ve společnosti spravuje.

Aplikovala již společnost IBM některé systémy v ČR? Co konkrétně přinesly a jaké jsou s nimi zkušenosti?

V Karviné jsme například umožnili jednotný přístup k desítkám různých informačních systémů, které město spravuje. Zaměstnanci tak mohou vyřizovat agendu efektivněji a rychleji.
V Liberci zase spustili projekt Otevřené město, pomocí něhož dostali obyvatelé možnost snadného přístupu k informacím a službám města. Systém lze navíc podle potřeby rozšiřovat a upravovat. Plzeň se rozhodla podstatně zmodernizovat svou IT infrastrukturu, aby chytřeji spravovala své zdroje. Díky tomu ušetří podstatnou část nákladů jak na zaměstnance, tak na vybavení. A v Novém Boru slouží nový systém správy agendy nejenom samotnému městu, ale i přidruženým obcím. Příkladů spolupráce s místními samosprávami je ale mnohem více.

3 | 4 | 5

3 – 5 – Chytré město Babock Ranch v USA

Ludvík Šajtar

Ing. Ludvík Šajtar
jednatel

SATRA s.r.o.
Sokolská 32, Praha 2
www.satra.cz

V jakých segmentech stavebnictví vaše společnost působí a jaká je vaše vize?

Naše společnost působí v oboru pozemních, inženýrských a dopravních staveb. Pro tyto činnosti disponujeme kompletním týmem odborníků, který nám umožňuje realizovat naše zakázky jako celek. Zahájili jsme svou činnost před 20 lety v r. 1992, v oboru pozemních staveb, postupně jsme se začali zabývat dopravními stavbami, zejména projekty a realizacemi tunelových staveb v Praze. Podíleli jsme se na dokončení Strahovského tunelu, přípravě, realizaci a dokončení tunelu Mrázovka a v současné době působíme jako koordinátor projektu souboru staveb severozápadní části Městského okruhu v Praze, jehož součástí je 5,5 km dlouhá, technicky velmi náročná tunelová stavba Blanka. Dokončení celé sítě hlavních komunikací v Praze, podle platného územního plánu, je pro projektové a inženýrské organizace práce ještě nejméně na dalších 15–20 let.

V čem je projektování a realizace dopravních a inženýrských staveb obtížnější než u běžných pozemních staveb?

Jedná se o stavby liniové, jejich rozsah a dopad na život občanů a na okolní území je mnohem větší než u běžných občanských staveb. Jsou velmi náročné nejen investičně, ale především z hlediska přípravy, která vždy trvá řádově několik let. V současné době připravujeme výstavbu operačního dopravního střediska na Malovance, což představuje solitérní objekt, kde se stýkáme a jednáme pouze se dvěma až třemi účastníky řízení (sousedy). Při realizaci liniové stavby, například komunikace či tunelu o délce několik kilometrů, je dotčených subjektů několikanásobně více a projednávání projektu je tak logicky mnohem delší. Například i stavebních povolení jsou desítky. Některá z nich vydává Magistrát hlavního města Prahy, další jednotlivé městské části, jednáme s desítkami dotčených orgánů a organizací. Příprava projektu je tak mnohem delší než jeho samotná realizace. Aktuálním problémem v současné době je velká snaha šetřit za každou cenu, i na přípravě staveb. Přitom investiční prostředky vynaložené na přípravu stavby jsou v celkovém objemu marginální, jedná se řádově o několik procent z celkových investičních nákladů. Odkládat přípravu tak znamená významně oddalovat dokončení pražského dopravního skeletu a to přinese podle mého názoru v konečném důsledku daleko větší ekonomické i ekologické celospolečenské ztráty.

Má podle vás smysl, aby tyto stavby byly architekturou, a ne jen prostými inženýrskými díly?

Dopravní stavby se budují na desítky let. Domnívám se, že by měly být nejen funkční a technicky dokonale provedené, ale designově propracované. Jak už bylo řečeno, náklady na urbanistické a architektonické řešení jsou v rámci celého rozpočtu velmi malé, a proto vždy přesvědčujeme investory, aby na tomto místě nešetřili. Na každé studii od počátku vždy spolupracujeme jak s urbanisty daného území, tak s architekty a myslím, že se nám spolupráce daří. Několik ocenění již realizovaných staveb je toho jasným důkazem.

Jaká zajímavá technická řešení a jaké progresivní technologie jste na svých projektech použili?

Před zahájením realizace projektu tunelu Blanka jsme zpracovali několik studií, hlavně realizace ražeb ve velmi geologicky náročném prostředí pod parkem Stromovka. Hledali jsme optimální postupy včetně možnosti použití tunelovacího razícího stroje. Nakonec bylo rozhodnuto, že pro realizaci celého souboru staveb bude použita kombinace konvenčního ražení (nová rakouská tunelovací metoda)a hloubených tunelů. V úzkém prostoru pod některými komunikacemi byl použit systém podzemních stěn s čelním odtěžováním, který minimalizuje dobu ovlivnění povrchu terénu. Objekt strojovny vzduchotechniky o ploše výrubu téměř 300 m^2 patří mezi největší ražené profily v České republice a těsné křížení tříprůruhových tunelů se vzduchotechnickými tunely v daných geologických podmínkách patří bezesporu mezi světové unikáty.
Tunel se skládá z 9 úseků, řešených různým způsobem, celkové převýšení činí asi 113 m. Prochází územími s geologicky různorodým složením, pod městskou zástavbou s inženýrskými sítěmi, pod nezastavěnými zelenými plochami, veřejnými komunikacemi i Vltavou. Má velmi sofistikovaný systém větrání, museli jsme se vyrovnat s velmi náročnými požadavky na ochranu životního prostředí, na požární ochranu, na bezpečnostní záchranný systém, na řídicí systém jak z hlediska řízení dopravy tak provozní technologie atd. Při zprovoznění bude tunel řízen z nové Dopravní řídící ústředny společné pro všechny pražské tunely a se všemi ostatními systémy pro řízení a sledování dopravy v Praze.

Domníváte se, že v dopravních stavbách drží Česká republika krok s vyspělými evropskými státy?

Dá se říci, že ano. Působím jako zástupce České republiky ve Výboru Evropské komise pro bezpečnost silničních tunelů, naši zaměstnanci pracují v pracovních výborech Mezinárodní silniční asociace, která se zaměřuje na tunelové stavby. Máme přístup ke všem novým informacím ze světa a jsme schopni posoudit, zda všechny nově navrhované technologie jsou smysluplné. Například jsme zpracovávali studii, zda se vyplatí instalovat do tunelu Blanka filtraci výfukových plynů. Ze zahraničních zkušeností i situace v Praze vyplynulo, že filtrace je účinná, ale v prostředí s velkou zátěží, s velkým znečištěním přicházejícím z okolí, se tento efekt v podstatě neprojeví a instalování a provoz filtrace by byl neekonomický. Obdobně jsou využívány nejnovější zkušenosti právě z hlediska řízení dopravy, bezpečnosti, nebo třeba vlastní technologie realizace díla či jeho návrhu

Jak hodnotíte Pražský dopravní okruh? Co je třeba ještě dobudovat?

Myslím si, že síť hlavních komunikací v Praze je navržena velmi ohleduplně k městu a životnímu prostředí. Z tohoto důvodu bude na této síti 19 tunelů v celkové délce 30 km. Plán dobudování sítě hlavních komunikací v Praze je velmi ambiciózní, na Vysočanské, Břevnovské a Radlické radiále přibudou další tunely. Teprve až bude celý systém dokončen podle stanovené koncepce, je možné přistoupit ke striktním regulačním opatřením nejen v centru města, která povedou k významnému zlepšení dopravní situace a životního prostředí. Už po zprovoznění tunelu Blanka se však předpokládají určité úpravy například na severojižní magistrále, které zatraktivní dopravu po okruhu a na magistrále dopravu naopak zklidní. To považuji za velmi přínosné.

Jak se dopravní stavby u nás vyrovnávají s požadavky na ochranu životního prostředí? Platí u nás stejné normy a provádíme stejně účinná opatření jako jinde v Evropě?

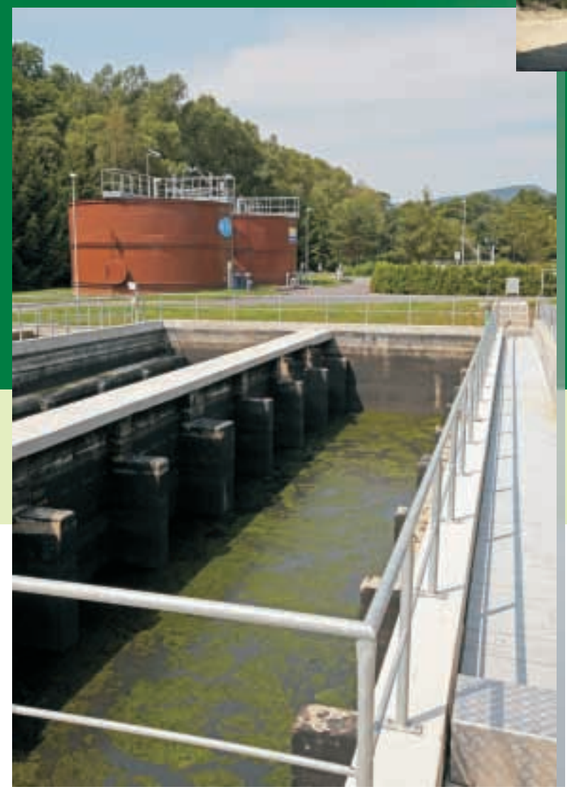
V Evropských městech o otázkách životního prostředí do značné míry rozhodují orgány místní samosprávy. I požadavky na životní prostředí jsou definovány lokálními podmínkami a centrálně je pouze požadováno jejich prověření. Zároveň jsou stanoveny podmínky k řešení abnormálních situací, kde není možno technicky nebo ekonomicky stanovené limity splnit. Je dán prostor pro vyjednávání a nalezení kompromisu. Ne tedy jako u nás, kde se striktně trvá na splnění státem požadovaných hygienických limitů, a to i v případech, kdy by např. nová stavba zlepšila současnou úroveň, ale nelze ji povolit, neboť nesplní aktuální limity.

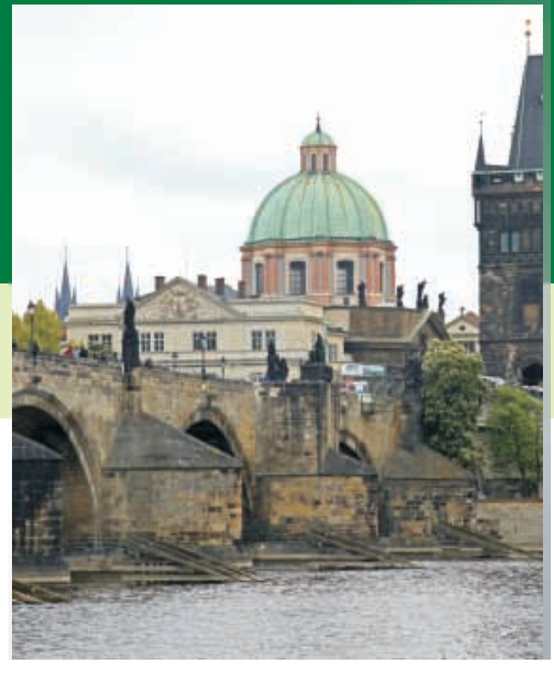
Kam směřuje technologický vývoj v oblasti podzemních dopravních staveb?

Moderní technologie jednoznačně směřují k razicím tunelovacím strojům, jejichž průměry se neustále zvětšují. V době, kdy byl připravován tunel Blanka, byly maximální průměry těchto strojů do 15 m, dnes dosahují až 19 m. Ražba takovýmito stroji je bezpečnější a rychlejší, obecně k prostředí ohleduplnější proto jsou často využívány ale v geologicky různorodém prostředí jako má Praha, v měkkých i tvrdých horninách je použití takto velkého stroje technicky problematické a v konečném důsledku dosud neekonomické. Jeho nasazení dále komplikuje častá změna profilů spojená s tunelovými rampami v místech napojení na povrchovou silniční síť. I přes současný stav světové ekonomiky zažívá podzemní stavitelství v 21. století velký boom ať již z hlediska technologie výstavby podzemních staveb, jejich velikosti, ale i složitosti. Naše společnost je členem výboru pro bezpečný provoz podzemních prostor COSUF, společného výboru Mezinárodní silniční společnosti WRA a Mezinárodní tunelářské asociace ITA-ITES. V současné době se jedna pracovní skupina světové silniční asociace PIARC zabývá nespecifickými tunelovými stavbami, řetězci tunelů, jejich napojení s podzemními mimoúrovňovými křižovatkami, speciálním technologickým vybavením atd. Řízení provozu takových složitých podzemních staveb klade mimořádné nároky na zajištění bezpečnosti jejich uživatelů při standardních i mimořádných provozních stavech. Množství podzemních staveb však v budoucnu určitě poroste, územní plán by měl mít proto i čtvrtou dimenzi, a to podzemí.

1 | 2 | 3 | 4

1 – Tunel Mrázovka, foto: Josef Husák
2 – Tunel Blanka, letecký snímek staveništ Letná a Hradčanská z roku 2009, foto: Josef Husák
3 – Multifunkční operační středisko Malovanka, vizualizace SATRA & ARTOO
4 – Křižovatka Českobrodská na Městském okruhu, vizualizace SATRA & ARTOO





STAVÍME PROFESIONÁLNĚ

Jsme stavební multifunkční společností a na trhu stavebních prací se pohybujeme již 60 let. Z původně specializované mostařské firmy jsme se rozvinuli v moderní multioborovou stavební společnost. Portfolio našich činností je opravdu široké - stavíme a rekonstruujeme mosty, provádíme a předpínáme železobetonové konstrukce, vyrábíme ocelové konstrukce a prefabrikáty. Podílíme se na obnově elektráren, pomáháme zlepšovat kvalitu vody v tocích a zabezpečujeme pitnou vodu. Provádíme podzemní stavby, rekultivujeme a obnovujeme krajinu. Chráníme občany proti hluku a obce proti povodním. A v neposlední řadě pečujeme o historické památky. Zkrátka a dobře, kromě pozemních staveb charakteru bytových domů či kancelářských budov dokážeme realizovat vše, co objednatelé požadují. Vždy v daných termínech a potřebné kvalitě.
Společně s našimi třemi dceřinými společnostmi tvoříme skupinu SMP. První z nich - FREYSSINET CS je úzce specializovanou firmou na předpínání železobetonových konstrukcí, hydraulické zvedání těžkých konstrukcí a dodávky příslušenství mostů. Druhá - STAVBY MOSTOV SLOVAKIA je úspěšným dodavatelem mostních a vodohospodářských staveb na Slovensku. A naše nejnovější akvizice - ARKO TECHNOLOGY je vodohospodářská společnost etablovaná na Moravě, která nejenom buduje vodohospodářskou infrastrukturu, ale ji i provozuje.
A zároveň jsme jednou ze součástí francouzského nadnárodního stavebního koncernu VINCI, jehož téměř 190 000 zaměstnanců pracuje na všech kontinentech světa.

SMP CZ, a. s.
Pobřežní 667/78
186 00 Praha 8

SMP CZ

Společnost skupiny VINCI CONSTRUCTION

Pavel Vráblík

Ing. Pavel Vráblík
generální ředitel

ČSAD Praha holding
Pod Výtopnou 13/10, Praha 8
www.florenc.cz

Čím se zabývá společnost ČSAD Praha holding a jaké služby poskytujete?

Naše společnost se zabývá provozem autobusového nádraží Praha Florenc a Praha Holešovice. Kromě těchto dvou primárních aktivit se společnost ČSAD Praha holding profiluje i jako developer, protože vlastní pozemky mimo tyto lokality a zpracovává projekty na jejich optimální využití.
Pro dopravce zajišťujeme komplexní služby týkající se odbavení cestujících, tzn. parkování autobusů, odstav autobusů přes noc, mytí autobusů, zázemí pro řidiče, kteří si zde mohou odpočinout, popř. zde mohou i přespat, zázemí autobusového nádraží pro cestující, tj. kulturní prostředí s veškerým servisem pro cestování na delší vzdálenost včetně nákupu jízdenek, občerstvení, sociálního zázemí a připojení na internet. Provozujeme také telefonickou informační linku o příjezdech a odjezdech a dopravních spojeních na našem nádraží.

Co se v posledních 20 letech v ČR nejvíce změnilo v autobusové dopravě?

Určitě se výrazně změnila kvalita cestování. Onešní autobusy mají samozřejmě mnohem lepší technické parametry a nižší emise zplodin, pro cestující jsou pohodlnější, řidič i stevardi jsou přívětivější a nabízejí více služeb než před 20 lety – občerstvení, informace, denní tisk, promítání filmů, připojení k internetu atd.

Komfort cestování autobusem se dnes blíží cestování ve vlaku nebo v letadle. Oceníte ho zejména při cestách na delší vzdálenosti, čas strávený na cestě není neproduktivní, můžete odpočívat, ale i si otevřít notebook a pracovat. Za volantem osobního automobilu se musíte věnovat řízení. Na autobusovém trhu dochází ke koncentraci velkých dopravců, tlak konkurence se projevuje zvyšováním kvality, cestující mohou využívat kvalitnější autobusy a lepší služby.

V čem vidíte v dnešní době hlavní přednosti autobusové dopravy?

Kromě již zmíněného komfortu cestování je dalším aspektem cena – jet autobusem je dnes

levnější než jet autem. Pohonné hmoty jsou samozřejmě významná nákladová položka u všech dopravců a každý se snaží čelit neustálému nárůstu cen vlastní cestou, především využitím všech rezerv a vytížením všech svých dopravních kapacit. Významnou předností je samozřejmě i hustota a četnost autobusových linek.

Jak se uplatňují moderní technologie v autobusové dopravě?

Moderní technologie přinesly samozřejmě nejen větší pohodlí, ale i nejnovější technické a především bezpečnostní prvky. Bezpečnost cestujících je pro dopravce na prvním místě. Moderní informační systémy dávají průběžné

a přesné informace o průběhu cesty, cestující ví, zda do cíle dorazí včas či nikoliv.

Jak se za poslední léta změnilo nádraží Praha Florenc?

Autobusové nádraží Florenc se změnilo již na první pohled. Místo tržnice, která se původně nacházela před vchodem, dnes cestující vidí novou moderní odbavovací halu, která svým vzhledem a vybavením připomíná spíše halu na letišti. Je tu bohatá nabídka občerstvení, mnoho pokladen i nové sociální zařízení. Další bylo vybudováno přímo u nástupišť. Na místě druhé tržnice se nyní nachází parkoviště, kde může cestující nechat auto dlouhodobě, nebo jen vyložit či naložit spolucestujícího.
Změnila se celá plocha nádraží, zmizela stará přechodová lávka, která morálně i technicky dožila. Vybudovali jsme nový ochoz a nově upravili odjezdová stání, je tu krásná vzdušná volná plocha. Dalším pozitivním efektem, který renovace přinesla, je výrazné snížení kriminality na úroveň 10–12 % stavu před 5 lety. Nejenže zmizela temná zákoutí a na otevřené ploše je dobře vidět, ale instalovali jsme kamerový systém a navázali jsme úzkou spolupráci s Městskou policií a Policií ČR, policisté jsou tu neustále fyzicky přítomni.
V rámci celého autobusového nádraží mohou cestující bezplatně využívat wi-fi připojení na internet.

Kolik cestujících za rok projde nádražím Florenc? Může autobus soutěžit s vlakem či letadlem?

Přesné statistiky nemáme k dispozici. Ročně se tu odbaví 145–150.000 autobusů, což vychází na roční objem cca 8 milionů cestujících, tedy téměř stejný počet jako odbaví za rok pražské letiště. Florenc je společně s Letištěm Praha a Hlavním nádražím jednou ze tří nejdůležitějších bran do města. Hlavní vnitrostátní spoje vedou na Moravu, další silné směry jsou do severních Čech, na Karlovy Vary a Plzeň. Co se týče mezinárodní přepravy, velmi silně jsou zastoupeny linky na Slovensko a na východ Evropské unie, dále spoje do Rakouska, do Itálie, Německa a dalších zemí Evropy. Počet mezinárodních autobusových spojů v posledních letech silně narůstá, zejména na dlouhou vzdálenost. Vzhledem k příznivé ceně a komfortu cestování na určitých trasách autobusy dobře konkurují i nízkonákladové letecké přepravě, zejména pokud vezmeme v úvahu dobu odbavení a transfery na letiště a z letiště do centra a různé poplatky za služby, které nízkonákladové letecké společnosti začaly zavádět. Řada destinací v Rakousku, Německu a Itálii je autobusem mnohem lépe dostupná než letadlem nebo vlakem.

Co nového pro cestující připravujete?

Pojezdovou plochu nádraží tvoří žulové kostky, podloží ale není zcela stabilní, čeká nás pravidelná péče o plochu nádraží, která je extrémně zatěžovaná.
31. 8. jsme otevřeli nové informační turistické centrum, které poskytuje cestujícím veškeré potřebné informace, mohou si zde půjčit auto, zajistit ubytování, zakoupit mapu města, jízdenky MHD, lístky na koncerty a do divadel, na okružní a vyhlídkové jízdy po Praze nebo i po ČR. Snažili jsme se soustředit vše potřebné do jednoho místa a tento záměr se, jak se zatím ukazuje, setkává s velmi pozitivním ohlasem. Do budoucna bychom cestujícím chtěli zajistit nabídku ubytování v této lokalitě.

Kde vidíte rezervy a cesty ke zlepšení autobusové dopravy v Praze?

Autobusová doprava do značné míry závisí na podmínkách, jež jí vytvoří město a stát. Mám na mysli kvalitu a zajištění průjezdnosti silnic atd.

Pokud chceme prosazovat hromadnou dopravu, která je ekonomičtější a ekologičtější než doprava osobní, je třeba vytvořit podmínky, aby se lidé snáze dostali do centra města autobusem než osobním autem. To znamená především vytvořit jízdní pruhy vyhrazené pro hromadnou dopravu a posílit autobusové linky. Až si cestující vyzkouší, že použít hromadnou dopravu je rychlejší než stát v zácpě a nemít pak kde zaparkovat, budou jistě raději volit cestu autobusem. Tím se uleví jak pražským ulicím, tak i ovzduší v hlavním městě.

Milan Kalný

Ing. Milan Kalný
jednatel

PONTEX s.r.o.
Bezová 1658, Praha 4
www.pontex.cz

Jakou činností se vaše společnost zabývá? Můžete představit některé zajímavé projekty, které jste realizovali?

Od r. 1992 projektujeme dopravní stavby, zejména mosty. O mosty a navazující komunikace pečujeme komplexně od prohlídek a diagnostiky jejich stavu přes všechny fáze projektu – studie, projekty pro územní rozhodnutí, stavební povolení a realizace – až po stavební dozor pro investory. Nabízíme i další věci, které s mosty souvisejí, například systém pro správu mostů BMS. Ročně zpracováváme 200, někdy i 400 různých zakázek, z nejzajímavějších bych jmenoval u nás nepříliš časté technologie – zavěšené a obloukové mosty. Projektovali jsme například most přes Labe v Nymburce, což je nejdelší zavěšená konstrukce v České republice, a obloukový most přes Oparenské údolí na dálnici D8 v Českém středohoří. Navrhovali jsme také několik letmo betonovaných mostů, v současné době nejdelší letmo betonový most u nás je přes Labe v Litoměřicích. Za tyto realizace jsme obdrželi ceny od České betonářské společnosti, Ministerstva dopravy ČR a evropské asociace ECSN. K nejoblíbenějším mostním konstrukcím patří lávky, v současné době pracujeme na projektu zavěšené lávky v Čelákovicích o rozpětí 156 m.

Jakou „nejodvážnější" konstrukci jste navrhli?

Konstrukce dopravních staveb se na základě požadavků investora v současnosti navrhují především na minimální investiční náklady a na minimální údržbu po dobu celého životního cyklu. Hlavními principy jsou účelnost a efektivnost, dobře navržená konstrukce je krásná a může být i odvážná. Nejnáročnější jsou stavby se složitými stavebními postupy, kde se musí během výstavby kontrolovat mnoho vlivů a změn, tedy především obloukové, zavěšené a letmo betonované konstrukce, které jsem již jmenoval.

Středověké konstrukce (klenby, mosty) budovali jejich stavitelé „citem" a statici spočítali, že jsou často dimenzovány na hraně únosnosti. Jak je tomu dnes? Svádí estetika souboj se statikou?

Myslím si, že mnoho historických mostů se nezachovalo právě proto, že byly postaveny pod hranicí únosnosti. Příroda a čas udělaly přirozený výběr, „přežily" stavby, které snesly jak statické zatížení, tak klimatické vlivy. Podle dnešních výpočtů některé historické obloukové konstrukce a klenby neodpovídají současným normám a nesplňují požadavky na spolehlivost a bezpečnost. Jsou to však často staleté historické památky, takže je zachováváme, některé je třeba vyztužit, vnitřně zesílit apod. Dnešní normy pro navrhování stavebních konstrukcí mají neustále náročnější požadavky na bezpečnost, statici a projektanti naopak pracují pod velkým tlakem investorů a dodavatelů na snižování nákladů. S dnešními předpisy se pohybujeme často na hraně rizika. Chyby se pak hledají v projektu a ne ve snaze ušetřit za každou cenu nebo v nesprávném provádění, což zde podle mého názoru není na místě. U dobrých projektů není prakticky žádná rezerva kromě těch, které požadují normy pro navrhování.

Věnujete se také diagnostice staveb a konstrukcí. Je stav mostů v ČR skutečně v tak tristní, jak někdy uvádějí média?

Je to rozdílné podle správců a významu komunikací, stav je ale v průměru skutečně velmi špatný. Zejména na komunikacích nižších kategorií, které jsou ve správě měst a obcí, se situace neustále zhoršuje a řada mostů je v havarijním stavu. Náprava vyžaduje částku cca 20–30 miliard korun ročně po dobu několika let. Ones ale všeobecně dochází k zásadnímu omezování rozpočtů, přednost mají investice do nových silnic, takže na údržbu komunikací zbývá čím dál méně peněz a jejich stav se postupně stává neudržitelným.

Jak jsme na tom ve srovnání s jinými evropskými státy?

V severní a západní Evropě se tradičně o komunikace starají velmi dobře, naopak v jižní a jihovýchodní Evropě vidíme některé mosty v ještě horším stavu než u nás. K chátrání u nás přispívají také horší klimatické podmínky, především vyšší počet rozmrazovacích cyklů než v jižních zemích.
Na výstavbu komunikací čerpáme velké prostředky z programů Evropské unie, zejména z operačního programu Doprava. Bohužel to nestačí a navíc vzniká administrativní problém, protože dotační programy jsou cílené na rychlé zlepšení stavu infrastruktury, ale u nás nahrazují část státního rozpočtu, kde chybí základní prostředky. Proto se naše komunikace nemohou rovnat těm v rozvinutých zemích. Navíc je s těmito projekty spojena neúměrná administrativa znemožňující jakkoliv měnit projekt v průběhu realizace, což značně komplikuje situaci a vede k tomu, že se realizují chybné projekty nebo se dotace musejí vracet. Státní správa vybírá vždy podle nejnižší ceny a bohužel nedokáže zhodnotit kvalitu projektu a tím pádem efektivně vynakládat finanční prostředky.

Některé objekty (sklady, výrobní a nákupní haly) se dnes navrhují s krátkou časovou perspektivou, výstavba komunikací naopak vyžaduje dlouhodobý koncept. S jakým časovým horizontem se navrhují silniční a mostní stavby?

Základní nosné konstrukce se navrhují na životnost 100 let. Příslušenství, dilatační závěry, nátěry a další prvky mají samozřejmě životnost nižší, předpokládají se jejich opravy či výměny ve zhruba patnácti až třicetiletém cyklu. Vozovky vydrží minimálně 15 let, izolace cca 30 let. Reálná životnost mostů bývá delší, opravovali jsme některé stavby z 19. století.

Kam směřuje vývoj technologií stavby mostů?

Vývoj nových materiálů vede směrem k větší pevnosti, delší životnosti a k vlastnostem optimalizovaným pro jednotlivé projekty. Týká se to především betonu, který prochází dynamickým vývojem. Vyztužuje se plastovými, ocelovými nebo skelnými vlákny a dosahuje výrazně vyšších parametrů než dříve. V laboratorních podmínkách se kvalita betonu blíží pevnosti oceli. Výhodou je také nižší hmotnost. Jedná se převážně o prefabrikované konstrukce, lze je ale provádět i jako monolitické.

Na jakých zajímavých projektech nyní pracujete?

Kromě lávky v Čelákovicích jsme se podíleli i na některých projektech v zahraničí. Prováděli jsme kontrolu ochranného pláště jaderného reaktoru v Černobylu, což je zásuvná ocelová konstrukce na rozpětí 250 m, realizovaná ve spolupráci několika francouzských firem. Část našeho týmu nyní spolupracuje s britskou společností AECOM, což je největší světová konzultační firma. Podílíme se na kontrolním statickém výpočtu návrhu nového zavěšeného mostu přes ůžinu Firthof Forth ve Skotsku, který má rozpětí 2 x 650 m. Hledáme také zajímavé projekty ve východní Evropě a na Středním Východě.

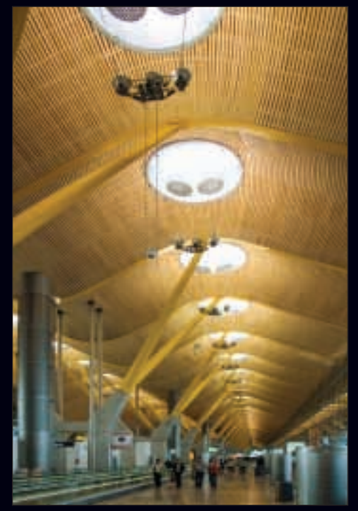
Obdivujeme technické památky a průmyslovou architekturu 18. a 19. století. Vyrovnají se podle vás dnešní dopravní stavby této krásné historické architektuře?

Každá doba přináší nové možnosti a nové výzvy. Jsem přesvědčen, že i v současnosti vznikají výjimečné inženýrské stavby, které reprezentují dobu a budou se řadit mezi technické památky. Je třeba najít správné měřítko, hledat soulad s okolím a s pokorou přistupovat k práci předků. Novostavby a rekonstrukce se musí provádět s rozumem i s citem.

1 – Lávka Poděbrady
2 – Hačka
3 – Nymburk

Světlo na cestách

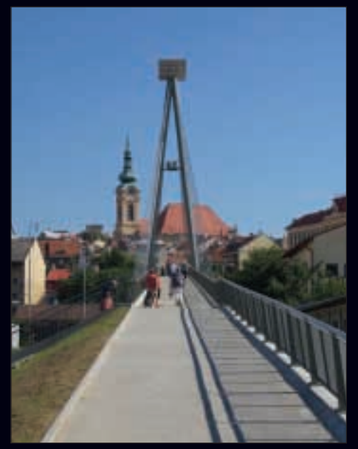
Články opěvující výrobní či obchodní společnosti jsou si podobné jako vejce vejci a čtou je jen otrlí nebo nudící se čtenáři. Nechci tuto skupinu oslavných pojednání rozšiřovat. Raději se věnuji stručné rozvaze o osvětlování silnic, kolejnic, ale také přístavacích ploch nebo naopak prostor pro zvolna se pohybující chodce. Jako jsou náměstí, pěší zóny nebo parky. Nezbytné seznámení se společností Siteco si ponechám na závěr. Dopředu ukliďňuji, že bude krátké.
V obcích je k vidění osvětlení valné i nevalné hodnoty. Častější je to druhé. Důvod je nasnadě. Význam osvětlení se nedoceňuje. Nejsou vzácností svítidla stará třicet i více let. Nahrazována jsou až tehdy, když opravdu nefungují. Nahradí se tím nejdostupnějším, tedy obyčejně i nejméně kvalitním.
Představenstvo obce vidí okamžitou úsporu investic a na provozní náklady zapomíná. Přitom důvodů, proč svítit, je celá řada.
Pro architekty je na předním místě snaha o dotvoření prostoru světlem. Dobré osvětlení může vylepšit jinak nepovedenou realizaci, naopak špatným lze znehodnotit i tu nejlepší. To je funkce světla estetická.
Ještě je tu však primární funkce, a to je zajištění bezpečnosti a orientace. Je třeba, aby řidič viděl, kam jede, překážky na cestě, ale i chodce přebíhajícího vozovku. Lidé zase potřebují vidět, kam šlapou (nedej bože, aby neviděli do čeho). Na dobře osvětlených místech klesá nehodovost o desítky procent. Ovšem světlo neovlivňuje jen to, jak je vidět pod nohy. Má neskutečný význam na bezpečnost obecně. Tam, kde není světlo nebo je nedostatečné, tam stoupá kriminalita, také o desítky procent.
Podle výzkumů se člověku dostává až devadesát procent všech informací prostřednictvím zraku. Z toho je zřejmé, že osvětlení nutně podporuje informovanost. Umožní vnímání celku i detailu, zdůraznění důležitých míst, jako jsou přechody, křižovatky nebo významné objekty.
Nelze pominout ani nežádoucí účinky světla. Ekologickými aktivisty do nekonečna omílané „světelné znečištění" (copak světlo něco umaže?) a jejich nekvalifikované požadavky na omezování osvětlování památek a objektů nebo rozhodování o tom, jaké svítidlo je vhodné pro osvětlování ulic. K tomu jen poznámku – jimi požadovaná svítidla s plochým sklem mohou být naopak příčinou nárůstu nežádoucího, rušivého světla.
Kvalitně navržené osvětlení, a jak se v závěru dočtete – to technici Siteco umí, je zárukou estetického a bezpečného osvětlení, které zajistí dobrou orientaci, zkrášlí osvětlovaný prostor.
V neposlední řadě je také ohleduplné k životnímu prostředí. Nejen tím, že svítí především tam, kam má, ale také tím, že má minimální požadavky na spotřebu elektrické energie.
Ke spotřebě další krátká poznámka – energeticky úsporné osvětlení nemusí využívat jen nastupujících světelných diod. Poznámka k poznámce – Siteco samozřejmě umí kvalitní svítidla LED nejen vyrobit, ale také je použít ke spokojenosti zákazníků. Žel, na trhu je v poslední době nepřeberné množství podvodníků, kteří chtějí na boomu světelných diod zbohatnout.
Při výběru svítidla je třeba posoudit celou řadu jeho vlastností. Rozhodující je způsob, jakým

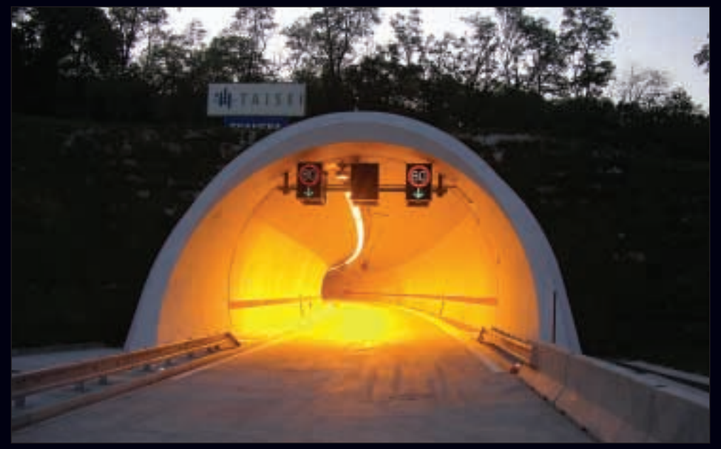


je světlo vyzařováno – u komunikací je žádoucí, aby to bylo hodně do stran, méně před sebe a za sebe ještě míň; na náměstích zase „hezky zeširoka". Některá svítidla „umí" měnit charakteristiku vyzařování změnou polohy reflektoru či světelného zdroje. Tak je možné použít pro osvětlení nějaké oblasti nebo i celé obce jeden typ svítidla. (Poznámka, že to Siteco umí, by byla nadbytečná.)

1 | 2
3 |

1 – S dopravou souvisí také „obslužné" prostory. Tento je na madridském letišti Bajaras.
2 – Jiný pohled na „obslužné" prostory letiště Bajaras
3 – Opět letiště – tentokrát v Salzburgu – osvětlené systémem Mirrortec





Důležitá, i když ne vždy rozhodující, je účinnost svítidla. Někdy je upřednostněn vzhled. To tehdy, když svítidlo dotváří charakter města či parku. Ale existují i taková svítidla, která jsou svým charakterem spíše výtvarnou záležitostí, avšak svítí stejně kvalitně jako ta „technická". Neméně důležitá je i konstrukce svítidla. Především zajištění vysokého krytí před vniknutím vlhkosti a prachu. A to nejen v okamžiku, kdy svítidlo opouští továrnu, ale i po několika letech provozu. To nebývá u méně kvalitních svítidel pravidlem. Netěsné svítidlo se zanáší nečistotou a pronikající vlhkost urychluje jeho zkázu (jistě není třeba poznamenat, že svítidla Siteco touto nectností netrpí). Dokonale těsná svítidla zajišťují kvalitní osvětlení po celou dobu své životnosti a šetří náklady na údržbu – jak na opravy (jsou méně poruchová), tak i na čištění (téměř není co čistit – stačí otřít zvenku). Nezanedbatelná je i možnost provádět montáž svítidel bez použití nástrojů. U špičkových svítidel (všechna zobrazená) je možné vyměnit světelný zdroj, elektroblok nebo difuzor „holýma" rukama. To přináší úsporu investičních i provozních nákladů, protože se zrychlí a usnadní manipulace se svítidlem.
Cena svítidla je jen částí nákladů na zřízení soustavy osvětlení. Kvalitní svítidla, která jsou pochopitelně dražší, se však „zaplatí" během několika mála let. Někdy dokonce okamžitě, protože je zapotřebí menší počet svítidel, stožárů, betonových základů…
Na obrázcích je k vidění řada realizací svítidly Siteco. Nejen komunikace a náměstí, ale také železniční koridory je možné esteticky osvětlit pomocí kvalitních svítidel.
Za pozornost stojí zrcadlový systém zvaný Mirrortec. Jak je zřejmé z obrázků, princip je poměrně prostý. Světlo vycházející ze světlometů se odráží od zrcadel. Ta však nejsou ledajaká, ale skládají se z řady „subzrcadel". To má hned několik pozitivních důsledků. Každé zrcadlo přesměruje dopadající světlo do určitého úhlu – tak se osvětlí velmi rovnoměrně potřebná plocha. Světlo je zrcadlem „rozbito", místo malé a jasné plochy světlometu, která nutně oslňuje, je jas jednotlivých plošek poměrně malý, takže oslnění je velmi omezeno, až vyloučeno. Konečně z jednoho světelného bodu lze osvětlit rozsáhlou plochu. Ať už je to náměstí, stanoviště letadel nebo dlouhá lávka.

Slíbený závěr

Historie společnosti Siteco sahá do poloviny devatenáctého století – roku 1862 pánové Siemens a Halske zahájili v Berlíně výrobu obloukovek. V roce 1949 se přesunula výroba svítidel do Traunreutu a později (1997) se osamostatnila jako společnost jménem Siteco. Její zastoupení jsou po celém světě a od roku 2004 i v České republice. V minulém roce byla společnost Siteco zakoupena společností Osram.
Siteco nenabízí pouze obchodní služby. Odborníci společnosti pomohou při výběru vhodných svítidel, světelných zdrojů i systémů řízení. Samozřejmostí je zpracování studie osvětlení.

Osvětlení, které je pro zákazníka nejvýhodnější po stránce technické i ekonomické a které je šetrné k životnímu prostředí.
Tomáš Maixner, Siteco Lighting, spol. s r.o.

1 | 2
3 | 4

1 – Systém Mirrortec využitý k osvětlení lávky nad nádražím v Uherském Brodě
2 – Světlo je třeba i pod zemí – tunel Satina v Bratislavě
3 – Prostější je osvětlení železničního koridoru Beroun – Rokycany
4 – Osvětlení komunikace „technickými" svítidly

PRAGUE FIRE & SECURITY DAYS 2013

Prague Fire & Security Days 2013

FIRE & SECURITY
IT PROTECTION
SAFE TRAFFIC
RESCUE PRAGUE

5. ročník prestižní mezinárodní přehlídky nejnovějších trendů
v oboru protipožární a zabezpečovací techniky, systémů a služeb

Podzim 2013, Praha

> high-tech technologie v oboru zabezpečovací techniky
> elektrické a mechanické zabezpečovací systémy
> protipožární systémy
> bezpečnostní agentury
> bezpečnostní složky státu
> poskytovatelé služeb v oblasti ochrany zdraví, života a majetku

Jedinečná obchodní a společenská prezentace předních výrobců a distributorů jednotlivých světových značek a realizačních společností

www.fsdays.cz

mascotte

Střídání generací svítidel z dílny konstruktérů Artechnic-Schréder a.s.

Nano LED *- svítidlo, které si klade za cíl stát se v době nástupu LED technologií důstojným nástupcem svítidel ATOS a svými parametry naplnit požadavky evropského programu GreenLight.*
Nové svítidlo nabízí
- *Kompaktní rozměry*
- *Hliníkové tělo svítidla*
- *Vysoké krytí IP66*
- *Technický design*
- *Špičkovou technickou úroveň*
- *Princip FutureProof (nové technologie LED)*
- *Dostupnost pro veřejnou správu*
- *Nízké provozní náklady*

Atos *- výbojkové svítidlo, které naplňovalo a dosud naplňuje představy široké veřejnosti o špičkové kvalitě v přijatelných cenových relacích.*
Vlastnosti, které trh oceňuje
- *Vysoká technická úroveň*
- *Zajímavý design*
- *Dostupnost pro veřejnou správu*
- *Nízké provozní náklady*

Artechnic-Schréder a.s.
Vinohradská 74, 130 00 Praha 3
Tel.: +420 222 522 930
Fax: +420 222 521 722
Email: info@artechnic-schreder.cz
Web: www.artechnic-schreder.cz
Member of Schréder Group G.I.E.

Artechnic Schréder
Schréder Group GIE

Liljana Pavlova

Bulharsko/Bulgaria

Liljana Pavlova
Ministryně/Minister

Ministerstvo pro místní rozvoj a veřejné práce Bulharské republiky
/Ministry for Regional Development and Public Works of Bulgaria
Kiril and Metodiy, Nº 17–19, Sofia 1202
Bulharsko/Bulgaria
e-mail: press@mrrb.government.bg
www.mrrb.government.bg

Bulharsko patří mezi nejstarší státy v Evropě. Země, ležící na křižovatce cest, byla průsečíkem různých civilizací. Každá z nich zanechala svou stopu v dějinách, způsobu života a v kultuře. Tak se stát upevňoval a obohacoval a stával se tak pro Balkán i pro Evropu unikátním. Díky tomuto dědictví v sobě dnes Bulharsko úspěšně spojuje tradici a novátorství.

Strategická zeměpisná poloha země jako spojnice mezi Evropou a Asií, jako mostu mezi Západem a Východem, jí do značné míry předurčila roli tranzitního státu mezi státy Blízkého Východu, západní a střední Asie, bohatými na přírodní zdroje, a ekonomicky silnými státy západní a střední Evropy. Zároveň je Bulharsko součástí černomořského a podunajského regionu.

Ne náhodou prochází přes území naší země pět z deseti evropských dopravních koridorů – IV, VII, VIII, IX a X. To je skutečnost jak pozitivní, tak i zavazující, která vyžaduje značné investice, úsilí a politickou vůli.

Ones, kdy je Bulharsko členem EU, má možnost s prostředky unijních fondů restrukturalizovat a integrovat svůj dopravní systém do systému evropského. V souladu s doporučeními EU usiluje o vybudování trvalé mobility, která patří k základním principům společenství.

Bulharská vláda vynakládá obrovské úsilí na to, aby odpovídala náročným očekáváním. Vybudování moderní silniční infrastruktury patří mezi hlavní priority země. Před rokem vláda uvedla do provozu dálnici Ljulin. V brzké době bude dokončena výstavba dálnic Trakija a Marica a také jeden z nejdůležitějších evropských projektů – most Vidin–Calafat. Je to druhý most přes Dunaj mezi Bulharskem a Rumunskem, od kterého se očekává, že převezme tranzitní dopravu ze západní Evropy do Asie a do Řecka. Nová dálniční spojení se kryjí s částí tras evropských dopravních koridorů IV, VIII a X. S přesvědčením, že moderní infrastruktura je klíčovým faktorem pro sbližování regionů a pro vytváření podmínek pro trvalý růst, investujeme nejen do velkých infrastrukturních projektů, ale i do budování a rehabilitace místních silnic a do modernizace městského prostředí v obcích.

Realizací těchto projektů získávají bulharská města novou tvář a rozvíjejí nový potenciál.

Bulharsko má za sebou jako člen Evropské unie prvních pět těžkých let, ale mnohého také dosáhlo. To je důvod ukázat naše úspěchy s hrdostí zde, v Praze, městě architektury.

Přeji výstavě mnoho štěstí!

Bulgaria is one of the oldest countries in Europe. Located at a crossroad, the country has been a cross point of different civilizations. Each of them had left an imprint on the history pages, life and culture. Thus, the county grew stronger, turning into unique point on the Balkans and Europe. Today, Bulgaria successfully combines tradition and innovation, owing that combination to its rich heritage.

Bulgaria is a link between Europe and Asia, a bridge between the East and the West. The strategic geographic location of the country determines its role as a transit route between numerous resource-rich countries in the Middle East, West and Central Asia, and the economically strong countries in West and Central Europe. Bulgaria is both part of the Black Sea and the Danube region.

It is no coincidence that five of the ten European transport corridors – IV, VII, VIII, IX and X cross the territory of Bulgaria. This fact is not only positive but binding, therefore it requires significant investment, effort and political will.

Today, Bulgaria is a member of the EU and has the opportunity to use its funds to restructure and integrate its transport network to the Europe one. In accordance with the EU recommendations, we are aiming at sustainable mobility, one of the most significant principles of the community.

The Bulgarian government is doing its best to comply with the highest expectance. Among country's main priorities is to build a modern road infrastructure. A year ago, the government has managed to put into operation Lulin motorway. The construction of the motorways Trakia and Maritsa will soon be completed, as well as one of the major European project – the Vidin – Kalafat Bridge. It is the second bridge over the Danube River, connecting Bulgaria and Romania. It is expected to take up the transit traffic from Western Europe to Asia and Greece. The new roads will cover most of the European transport corridors IV, VIII and X.

I strongly believe that the modern infrastructure is the key factor for bringing the regions closer and will help lay the foundations for a stable growth, not only through major infrastructure projects, but also by investing in building and rehabilitation of the local roads, as well as the urban environment modernization within the populated areas. By implementing such projects the Bulgarian towns and cities acquire modern look and develop new potential.

Bulgaria has passed the first five, most difficult years as a member of the European Union, and achieved a lot as well. Therefore, we are proud to show our achievements here, at Prague – the architecture town.

I wish success to the event and good luck in all future endeavors!

Dálnice Lulin

Dálnice Lulin je první dálnicí v Bulharsku financovanou Programem Evropské unie ISPA. Její trasa (Sofijský městský okruh – dopravní uzel Daskalovo) je vyprojektována v délce 19,2 km, podle Celoevropského Dopravního koridoru Nº IV a jeho části Vidin–Sofie–Kulata. Projekt obchvatu byl zpracován vzhledem k horskému terénu, proto zahrnuje tři tunely o celkové délce 1.260 m, 26 mostů a viaduktů (celkem 6.000 m), 3 dopravní uzly a podpůrné zdi v délce 2.762 m

Lulin Highway

Lulin Highway is the first highway in Bulgaria financed by the EU program ISPA. It's 19,2 km long (Sophia city ring – Daskalovo traffic hub) according to the European Traffic Corridor IV and its part Vidin-Sophia-Kulata. The project of by-road was executed with regard to the mountain terrain therefore it includes three tunnels, altogether 1,260 m in length, 26 bridges and viaducts (total 6,000 m), 3 traffic hubs and supporting walls of 2,762 m.

Dálnice Trakia

Na dálnici Trakia, v úseku Nova Zagora - Jambol, zajišťují 4 m vysoké speciální ploty s otvory 10 x 10 mm, bezpečný přelet ptactva. Tato ochranná oranžová síť, namontovaná z obou stran dálnice, odpovídá specifickým požadavkům, jež vytvořil Bulharský svaz na ochranu ptactva. Síť disponuje nutnou elasticitou, aby se do ní nemohli zaplést noční dravci a zároveň aby vydržela i silné nápory sněžných bouří.

Trakia Highway

On the Trakia Highway, in the section Nova Zagora – Jambol, there are special 4 m fences with 10 x 10 mm holes securing a safe flyover for birds. This safety orange net mounted on both sides of the highway meets the specific requirements of the Bulgarian Bird Protection Union. The net disposes of the necessary elasticity so that the night birds of prey cannot tangle in it and at the same time to endure heavy blasts of snow storms.

Galina Todorova
Ředitelka/Director

Bulharský kulturní institut/Bulgarian Cultural Institute
Klimentská 6, Praha 1/Prague 1
e-mail: bki@bki.cz
www.bki.cz

Ve století virtuálních komunikací by mohly reálné a funkční dopravní projekty a projekty teritoriálního rozvoje vypadat v historickém smyslu jednoduše jako budování dálnic, silnic, mostů, tunelů, železničních tratí, letišť a přístavů. Od dob Říše římské do poloviny minulého století podřizovalo lidstvo své dopravní infrastruktury především požadavkům na pevnost a co nejdelší trvanlivost. To bylo zapotřebí kvůli přípravám a vedení neustálých válek mezi národy. A možná i kvůli budoucím kolizím nesmiřitelných globálních ideologií. Zvláště v období mezi dvěma světovými válkami a během „studené války", která je následovala. Již více než 60 let tu však máme jen lokální vojenské konflikty. To zjevně představuje změnu paradigmatu. Dříve lidé říkali „vysoké ploty dělají dobré sousedy" nebo „chceš-li mír, připravuj se na válku". Chceme-li dnes mír, musíme se připravovat na partnerství. Ploty musejí být nahrazeny mosty. Národy v minulosti bojovaly o území. Dnes – o hodnoty. To je fakt, který nám dává naději, že jsme jako lidské bytosti překonali své největší chyby. Teď je ještě třeba, abychom napravili ty malé. Současná koncepce partnerství vyžaduje, aby státy měly více než jen zdroje, technické a inženýrské schopnosti, aby mohly realizovat efektivní a účinné dopravní infrastruktury.
Ve srovnání s konkurencí virtuálních projektů, s nimiž se člověk může dostat kamkoli, mají reálné dopravní a infrastrukturní projekty jedinou přednost. Touto předností reality jsou lidské smysly, živá komunikace a procítění existence. Aby se moderní člověk dostal k určité archeologické památce nebo přírodnímu jevu, může stále častěji zdolat cestu k nim lhostejno, jakou dopravu si zvolí. Proto si myslím, že dopravní a teritoriální projekty budoucnosti musejí být projekty pro cestující lidstvo. Pak budou z ekonomiky, architektury, archeologie, přírodních zajímavostí, estetiky, životního prostředí spojenci, ne protivníci. Minulost a budoucnost se prolnou do trajektorií současnosti. Bez privilegií.
Kdysi vedly všechny cesty do Říma. Dnes vedou všechny cesty jedna ke druhé. Průsečíkem těchto cest jsou lidé.

In the century of virtual communications, real and functional transport projects and projects of territorial development could in a historical sense look simply like building of highways, roads, bridges, tunnels, railways, airports and ports.
Since the days of the Roman Empire until the middle of the last century people subordinated their transport infrastructure mainly to the requirements for strength and the longest possible durability. This was necessary due to preparing and conducting incessant wars between nations. And maybe also due to future collisions of irreconcilable global ideologies, especially in the period between the two world wars and during the following period of „Cold War". For more than 60 years, however, there are only local military conflicts. This clearly represents a paradigm shift. People used to say „High fences make good neighbours" or „If you want peace, prepare for war." If we want peace now, we have to prepare for partnership. Fences must be replaced with bridges. In the past, nations fought for territory. Today – for values. It is a fact that gives us hope that as human beings we fought down our biggest mistakes. Now, it is still necessary to correct the little ones. The current concept of partnership requires that the states had more than just resources, technical and engineering skills, in order to implement effective and efficient transport infrastructures.
In comparison with rival virtual projects, with which one can get anywhere, the real transport and infrastructure projects have the only advantage. This advantage of reality consists in human senses, live communication and sensing the existence. In order to reach some archaeological site or natural phenomenon, a modern man can more frequently navigate the way to get there no matter what kind of transport is chosen. Therefore, I think that transport and territorial projects of the future must be the projects for travelling people. Then the economy, architecture, archaeology, natural attractions, aesthetics and environment will be allies, not rivals. The past and the future will blend into trajectories of the present. Without privileges.
All roads once led to Rome. Today, all roads lead to one another. Intersections of these roads are people.

Výstava Doprava ve městě – prostředek pro pohyb, komunikaci, rozvoj

Bulharský kulturní institut v Praze a Asociace studentů urbanistiky v Bulharsku představují výstavu pod titulem Doprava ve městě – prostředek pro pohyb, komunikaci, rozvoj. Výstava zahrnuje studentské práce na témata, týkající se současných problémů městského prostředí, a to konkrétně v hlavním městě Sofii. Mladí odborníci navrhují ve svých projektech inovativní řešení aktuálních problémů, jimiž se zabývají jak Magistrát Sofie, tak i mnoho známých osobností bulharské urbanistiky a architektury. Tato výstava předkládá pohled nové generace na zlepšování fyzického prostředí a tím zároveň i na zlepšování života v hlavním městě.
Práce, které budou představeny široké veřejnosti, ukazují bulharské zkušenosti s plánováním a novými myšlenkami v oblasti rozvoje prostředí, s důrazem na potřebu trvalých a integračních trendů při řešení každodenních problémů občanů. Představuje hlavní problémy současného města a umožňuje srovnávat přístupy k jejich překonávání v Bulharsku a v zahraničí. Směrů, na něž se soustřeďují studentské návrhy zařazené do expozice, je několik. Jeden z těchto směrů souvisí s dopravou, mobilitou a alternativními způsoby pohybu ve městě a příměstské zóně, což je hlavní problém Sofie i každého jiného hlavního města. Jiná skupina problémů je spojena s veřejným prostorem, s dostupností, identitou a příjemnou atmosférou těchto míst, jež jsou často chápána jako místa symbolická, charakterizující tvář města jak pro jeho obyvatele, tak i pro jeho návštěvníky. Dotčena je také tematika nových přístupů k plánování, spojených s vytvářením strategií, integrovaných plánů, různých druhů analýz a koncepcí rozvoje. Mladí odborníci v projektech kombinují své znalosti bulharského plánování, zahraniční příklady řešení obdobných problémů i vlastní zkušenosti z různých bulharských i mezinárodních workshopů, soutěží a výměnných programů.
Asociace studentů urbanistiky v Bulharsku (ASUB) je hlavním iniciátorem a organizátorem nejrůznějších akcí poskytujících studentům příležitost projevit své názory v Bulharsku i v zahraničí. Je to studentská organizace, jež od roku 2005 spojuje mladé lidi stejných zájmů a aktivního postoje k otázkám urbanistiky.
Na pražské výstavě bude představena také činnost ASUB a některé z posledních účastí a soutěží pořádaných asociací.
Výstava Doprava ve městě – prostředek pro pohyb, komunikaci, rozvoj bude instalována v galerii Bulharského kulturního institutu v Praze 1, Klimentská 6.

1

1 – Výstava Doprava ve městě/Exhibition Transport in the city

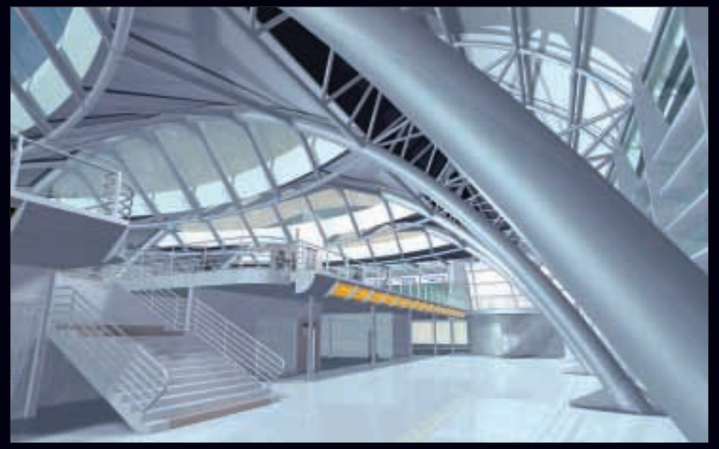
Exhibition Transport in the city – means of movement, communication and development

The Bulgarian Cultural Institute in Prague and Association of Students of Urbanism in Bulgaria present an exhibition with the title Transport in the city – means of movement, communication and development. The exhibition includes students' work on topics related to current problems of the urban environment, particularly in the capital city Sofia. In their projects, young professionals propose innovative solutions to current problems, which are dealt with by both Municipality of Sofia, as well as many personages of Bulgarian urban design and architecture. This exhibition presents a view of new generation on improving the physical environment and thereby on improving life in the capital.
The works that will be presented to the general public show the Bulgarian experiences in planning and new ideas in the field of developing the environment, with emphasis on the need for sustained and integration trends in solving everyday problems of citizens. They present the main problems of the today's city and enable to compare approaches for their overcoming in Bulgaria and abroad. Students' projects included in the exhibition are focusing on several directions. One of these directions is related to transport, mobility and alternative ways of travelling within the city and suburban area, which is the main problem of Sofia as well as of any other capital city. Another group of problems is related to public areas, to the availability, identity and welcoming atmosphere of these places, which are often seen as a symbolic sites, characterising the face of the city both for its inhabitants and for its visitors. The students are also dealing with new approaches to planning, associated with development of strategies, integrated plans, various types of analysis and concepts of development. In their projects young professionals combine their knowledge of the Bulgarian planning, foreign examples of solutions to such problems and their own experiences in different Bulgarian and international workshops, competitions and exchange programs.
Association of Students of Urbanism in Bulgaria (ASUB) is the main initiator and organiser of various events that provide students with the opportunity to express their views in Bulgaria and abroad. It is a student organization, that since 2005 unites young people of the same interests and active approach to issues of urban design. At the Prague exhibition there will also be presented the ASUB's activity and some of the recent participations and competitions organised by the association.
Exhibition Transport in the City – means of movement, communication and development will be installed in the gallery of the Bulgarian Cultural Institute in Prague 1, Klimentská 6.

Petr Parolek

Letiště Brno – Tuřany
/Brno – Tuřany Airport

Autor projektu/Author: Petr Parolek
Generální projektant/General engineer: Fa Parolli
Investor/Investor: Jihomoravský kraj/South Moravia Region
Hlavní dodavatel/Main Contractor: Sdružení firem Kaláb – stavební firma, Přemysl Veselý stavební a inženýrská činnost
Termín dokončení/Finished: 2006



Cílem projektu odletového terminálu bylo vytvořit podmínky pro zlepšení funkce letiště Brno – Tuřany a posílení jeho významu při začleňování do sítě evropských letišť nadregionálního významu. Dále jde o přispění k rozvoji regionu jižní Moravy a podporu podnikatelských aktivit. Navazujícím cílem je zvýšení objemu letecké dopravy a úprava prostor letiště podle požadavků Schengenských dohod. Mezinárodní letiště Brno – Tuřany se nalézá v rovinaté krajině jihozápadní části Brna v blízkosti dálnice D1. Nový terminál odlet je situován východně od stávajícího, kvůli provoznímu propojení a maximální integraci společných funkcí. Odsazení haly severním směrem vyžaduje odbavení letounů vyšší kategorie přímo před budovou, na severní straně později umožní rozvoj původní budovy. Do centra mezi přílet a odlet bylo navrženo odbavení zavazadel.

Forma objektu reaguje na požadavky provozovatele. Vychází z jednoduché dispozice bezpodporového halového prostoru na obdélníkovém půdoryse, který umožní maximální variabilitu využití. Do dnešní budovy jsou integrovány všechny funkce check-in, odlet Schengen, odlet non Schengen a bezpečnostních kontrol.

Identická a čitelná architektura vnějšího tvaru vznikla zkosením a zaoblením jednoduché hmoty kvádru v souladu s aerodynamickými principy konstrukce letadel. Fasáda byla designově i technicky vyvíjena tak, aby splnila nároky kladené na vnější výraz objektu a dobře odolávala vnějším atmosférickým vlivům. Vyvinuta tak byla speciální TiZn šestiúhelníková šablona, s níž se podařilo dostát technickým parametrům a požadavku na monolitický charakter pláště.

Dále byla rozvinuta myšlenka letiště jako „brány do světa". Oboustranně jsou dominantou haly obloukovà vyklenutí vnějších fasád, kdy je plasticita budovy podpořena ustoupením prosklených částí. Zatímco jižní fasádu stíní systém předsazených žaluzií a snižuje tak ekonomické nároky na chlazení, je pro severní nástupní frontu charakteristický vysunutý obloukový přístřešek ve tvaru křídla, který je také onou pomyslnou bránou odletu.

Pro interiér je naopak charakteristická odhalená ocelová konstrukce, jako „skelet potažený kůží". Její statické schéma, vycházející ze šesti hlavních nosných oblouků, respektuje vnější organický koncept. Logickým tvarovým členěním prolamují střechu objektu asymetrické shedové světlíky, typické obloukovým prosklením ze severozápadu a při opačném pohledu kontrastně plnou zborcenou konoidovou plochou akustických podhledů. Vnější plášť se v jižní i severní třetině od nosných ocelových oblouků odpoutává, vytváří nad nimi „boční lodě" halového prostoru.

Nelze nezmínit „zvláštní přednost" tohoto objektu. Tou není jen energetická úspornost dosažená zmenšením povrchu vnějšího pláště jeho zaoblením, odstíněním a vhodným tvarováním spolu s přirozeným odvětráním světlíky, tou je především inspirativnost. Stavba nenechává cestující ani ostatní veřejnost lhostejnou. Ať již v pozitivním či negativním smyslu dostává nespočet pojmenování. Stává se „velrybou, žralokem, moravským pásovcem, krabem, hadí kůží, kamenem, vzducholodí, balónem, kšiltovkou, obloukem, letadlem, vítězným obloukem či bránou".

The aim of the project of the check-in terminal was to create conditions improving the functionality of Brno Airport and strengthening its importance within the European regional airports network. Besides that, we strive to enhance the development of the South Moravia Region and local business activity. Our aim is to increase the volume of air traffic and adapt the airport to the Schengen requirements.

Brno-Tuřany International Airport is located in a flatland, southeast from Brno, next to D1 highway. The new Departure Terminal is situated on the east from the existing one because of operational connection and integration of common functions. Pushing the Terminal up to the north is necessary in order to process airplanes of higher category directly in front of the building. It will also enable further extension of the existing building in the future. In the middle of arrival and departure there is a luggage dispatch.

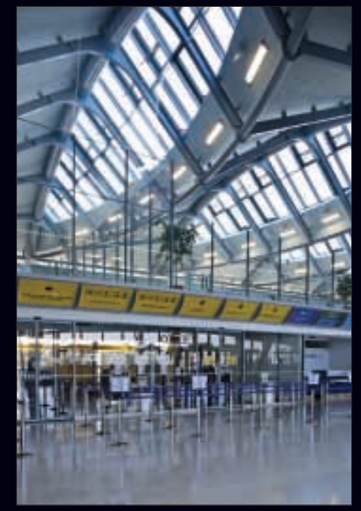
Form of the object responds to the requirements of the operator. It is based on a simple disposition of support-free hall-space on a rectangular ground plan allowing for maximum variability of usage. The existing building integrates all functions check-in, Schengen departure, non Schengen departure and safety controls.

Identical and comprehensible architecture of the outer shape was created by sloping and curving simple volume of the rectangle in accordance with aerodynamic principles of airplane construction. The façade both in design and in technology fulfills the requirements put on the outer expression of the building and at the same time to endure exterior climate effects. A special hexagonal TiZn template was developed to satisfy technical parameters and requirements of a monolithic character of the cover.

Further on, we have developed the idea of an airport as a „Gateway to the World". The hall is dominated by arched vaults of the outer facades while the plasticity of the buildings is supported by withdrawal of the glass parts. While the southern façade is shaded by a system of exterior blinds reducing the economical requirements on cooling, the northern front is characterized by wing-shaped overlapping curved canopy being also the imaginary departure gateway.

On the contrary, the interior is characterized by exposed steel structure, as a „skeleton coated in skin". Its static scheme based on six main supporting arches respects the outer organic concept. Roof is logically divided by asymmetrical shed skylights with typical arched glass from the northwest. The outer cover unfastens itself from the supporting steel arches in the southern and northern third and creates „side aisles" of the main space of the hall.

This object has one special feature. Besides energetic efficiency achieved by reducing the surface of the outer cover by its curvature, shading and suitable shaping together with natural skylight ventilation, it is above all being inspirational. The building leaves no one indifferent. Be it in positive or negative sense, it got a number of names. It has already become „whale, shark, Moravian armadillo, crab, snake skin, stone, airship, balloon, cap, arch, airplane, triumphant arch or gate".



Aleš Poděbrad & Oleg Haman

Ing. arch. Oleg Haman
partner

Ing. Aleš Poděbrad
partner

Casua, spol. s r.o.
Běžecká 2407, Praha 6
www.casua.cz

Letošní ročník výstavy Architecture Week je věnován dopravě. Máte zkušenosti s dopravními stavbami?

Oleg Haman: Právě byla dokončena stavba Letiště Bratislava, což byl náš dosud největší dopravní projekt. Vznikl na základě dlouhodobé spolupráce se společností AGA–Letiště od roku 1998. Začalo to naším vítězstvím v architektonické soutěži na řešení druhé etapy pěší zóny v Hradci Králové – Masarykovo náměstí, Švehlova ulice a náměstí Svobody. Tato pěší zóna je taktéž známá kašnou od Michala Gabriela. Společnost AGA– Letiště zpracovávala technickou část projektu. V 80. letech nás vyzvala ke spolupráci na soutěži a následně na projektu Letiště Bratislava.

Aleš Poděbrad: V podstatě u každého projektu řešíme napojení na dopravní infrastrukturu v různých stupních, od hlavních komunikací až po pěší cesty, jinak by projekt nebyl funkční. V rámci územního plánování a urbanistických studií se samozřejmě zabýváme i dopravou. Navrhujeme také parter města, například v Praze to byly některé ulice v centru – Dlouhá ulice, ulice Ve Smečkách, na Praze 6 Verdunská ulice nebo Strossmayerovo náměstí, Praha 7. Jednou z nejzajímavějších úloh, kterou také můžeme zahrnout mezi dopravní stavby, pro nás byl návrh cyklostezky ve Středočeském kraji. Vede podél Labe do Poděbrad a navazují na ni další trasy do Kolína. Prochází chráněným územím, které má statut Natura 2000, a proto jsme řešili s Českou inspekcí životního prostředí řadu problémů vyplývajících z požadavků dokumentace EIA. S mnoha odborníky jsme se zabývali technickým řešením – výběrem povrchu, dále průchodem přes území, kde se nacházejí biotopy různých živočichů, zeleň, biokoridory pro přechod hmyzu a drobné zvířeny a podobně. Rovnováha mezi funkčností, ekonomikou a ochranou přírody se hledala velmi složitě. Podařilo se najít povrch, který funguje na principu recyklace původního materiálu, do něhož se přidává cement a stabilizační prostředek Glorit. Takový povrch splňuje požadavky ochrany přírody, ale zároveň není příliš drahý a dá se udržovat pomocí mechanizace.

Jak se změnila podoba ulice od dob 19. a 20. století?

Aleš Poděbrad: Kdysi jsem bydlel na Vinohradech. Ulice z 20. let minulého století byla široká, dlážděná kostkami, s širokým chodníkem, prakticky bez aut. Děti si tam hrály, nechyběly stromy, houpačky... V 80. letech se zaplnila parkujícími auty, hlukem a ruchem a zmizel prostor pro lidi. Nyní se snažíme do ulic opět navrátit život. Například do Dlouhé ulice jsme navrhli mozaikou dlážděné chodníky, pozvolné přejezdy pro automobily, zálivy pro parkování, zeleň a mobiliář – lavičky, odpadkové koše, osvětlení.

Moderní doprava prochází rychlým technologickým vývojem. Jaký má dopad na samotnou architekturu dopravních staveb?

Oleg Haman: Právě Letiště Bratislava je typickým příkladem velkého vlivu dopravních technologií. I v průběhu projektování došlo k zásadním změnám v letecké dopravě, zejména v odbavování, takže jsme museli o polovinu redukovat počet odbavovacích přepážek (check-in), protože cestující se odbavují on-line a procházejí rychle všemi prostory až ke „gatům". Prostor check-in je mnohem menší, než se předpokládalo. Další vliv mají zvýšené nároky na bezpečnost, a to zejména oddělené odbavování cestujících do schengenského prostoru a mimo něj.

Měly by být dopravní stavby – mosty, lávky a podobně.... – architekturou? Nejde o zbytečné zvyšování nákladů?

Oleg Haman: Tato otázka trvá po celou dobu jejich výstavby. Překlenutí řeky nebo údolí je vždy velký počin, jak inženýrský tak architektonický. Podle mého názoru správně navržená inženýrská stavba i dobře vypadá. Architektura je spjata s konstrukcí a ta je u mostu zcela zásadní. Pokud je konstrukce v souladu s průběhem sil a má logiku, vždy je to hezká architektura. Architektura nesmí jít proti smyslu konstrukce, samozřejmě některé kreace jsou na hraně.

U běžných křížení dálnic a silnic, které se v mnoha podobách opakují, se používají prefabrikované konstrukce, ale i ty mohou být estetické.

Aleš Poděbrad: Určitě ano. Když se na dopravní stavbu podíváte z letadla, uvědomíte si velký zásah do krajiny. Každá dopravní stavba, zejména most a jeho napojení na komunikace, je v krajině velmi vidět. Působí dominantně, a pokud je v souladu s přírodou, jde o krásnou architekturu. Architekt a technik samozřejmě musí spolupracovat, navzájem se velmi ovlivňují a přizpůsobují společným cílům, což jsou funkčnost, estetika, ekonomika a věcnost.

Obdivujeme historickou průmyslovou architekturu a staré inženýrské stavby, které byly nejen funkční, ale také estetické. Vyrovnají se jim jejich dnešní „protějšky" svou architektonickou kvalitou?

Aleš Poděbrad: Historická nádraží a mosty vždy odrážely estetické cítění své doby a mnohé z nich jsou dodnes funkční i krásné. Nedávno jsem obdivoval most, který v přístavu Porto postavil Jean Eiffel – jeho konstrukci i dnes můžeme považovat za fantastické dílo. Každá stavba a konstrukce odpovídá době svého vzniku, a to jak architekturou, tak technickým řešením, a i dnes najdeme dobré příklady. Za zdařilou považuji například prosklenou přístavbu nádraží Ostrava–Svinov.

Oleg Haman: Určitě ano, ale zřejmě ne všechny. Naším úkolem je stavět lépe než naši předkové. Některé starší stavby mě opravdu nadchly, například velkoryse pojaté nádraží v Bristolu je elegantní a nadčasové po prostorové i technické stránce. Dnes se mění způsob využití, nádraží a letiště slouží jako víceúčelové haly s obchody, restauracemi a dalšími službami a tomu odpovídá i architektonické řešení. Nejúžasnější továrnou, kterou jsem viděl, je MacLaren u Londýna. Zelená architektura s rybníkem pro ryby, velkým prostorem pro zaměstnance, dotažená až do nejmenších funkčních detailů, například barevnost oblečení odlišuje zaměstnance různých výrobních sektorů. V každé době se najdou stavby konzervativní a méně kvalitní, ale i tak se najdou investoři ochotní experimentovat a investovat do pokroku. Ti posunují architekturu, techniku a kulturu dál.

Zabýváte se také urbanistickými návrhy a územním plánováním. Co vyvolalo potřebu změn územního plánu Prahy?

Oleg Haman: Zpracovávali jsme několik ověřovacích studií a urbanistických studií výškových staveb. Změny jsou vyvolány potřebou dát územnímu plánu Hlavního města Prahy jasně definovanou vizi. Současný územní plán je nesmírně obsáhlý a popisný technický dokument, obsahující tak velké množství informací, až se vytrácí hlavní myšlenka. Nový, tzv. metropolitní územní plán by měl jasně vymezit území, kde se dá stavět, kde bude zeleň nebo kde se stavět nedá....

Bude to mít dopady na dopravní řešení? Jaké místo v územním plánu zaujímá doprava?

Oleg Haman: Doprava je základním determinantem územního plánu, takže změny určitě budou mít svůj dopad. Nevěřím, že by se dopravní síť, která vznikla dlouhodobým výbojem, koncepčně změnila, ale možná do ní budou vloženy nové systémy, například rychlodráhy, nové dopravní uzly na nádraží Bubny či nové dopravní okruhy. Těžko předjímat, ale Praha se podle politického zadání bude měnit v moderní kulturní křižovatku střední Evropy. Důležité bude dopravní napojení letiště na centrum města a na dálkové vlaky do ostatních metropolí.

Aleš Poděbrad: U každého projektu, na kterém pracujeme, nás doprava velmi ovlivňuje. Buď ji navrhujeme v územních plánech, nebo ji dotváříme v rámci nových územních celků, nebo ji musíme respektovat v rámci stavebně technických parametrů nových staveb. Do daného území vnášíme dopad dopravy – emise, hluk, parkování, a naopak přinášíme nárůst kapacity a pohyb osob.

Na jakých projektech nyní pracujete?

Oleg Haman: Nyní se staví 1. etapa bytového souboru Byty Malešice, který je zajímavý velkým prosklením a propojením se zelení. Do projektu jsme se rozhodli zapojit veřejnost a vyhlásili jsme soutěž na návrh interiéru bezbariérových vstupních hal. V současné době máme hlavně období kolaudací. Za poslední půl rok jsme zkolaudovali 2 výzkumná a vývojová centra, Vaillant v Praze a Hennlich v Litoměřicích. Rovněž jsme zkolaudovali 2. etapu projektu Letiště Bratislava, který je součástí letošního Architecture Weeku.

1 | 3
2 | 4

1 – Letiště M.R.Štefánika v Bratislavě
2 – Letiště M.R.Štefánika v Bratislavě
3 – Naoko
4 – Centrum Malešice

Vodní koridor Dunaj-Odra-Labe
Danube-Oder-Elbe Water Corridor

Vodní koridor Dunaj-Odra-Labe

Projekt celoevropského významu na propojení evropských vodních cest Dunaje, Odry a Labe má, kromě rozvoje vnitrozemské vodní dopravy, výrazná pozitiva v oblastech vodohospodářství, zemědělství, cestovního ruchu, energetiky, protipovodňové ochrany, životního prostředí, a v dalších oblastech. Tento víceúčelový vodní koridor Dunaj-Odra-Labe (D-O-L) je připravován pro plavební třídu Vb – délka plavebních komor 190 m, šířka plavebních komor 12,5, podjezdná výška mostů 7 m a celková délka všech tří jeho větví z křížení u Přerova je asi 370 km, přičemž počet plánovaných plavebních stupňů je cca 35 (dle zvolené varianty).

Myšlenka stavby vodocestného spojení ve střední Evropě je velmi starého data. Již v roce 1365 Karel IV. doporučuje novou obchodní cestu pro zboží z Benátek do belgických Brugg po vodních cestách Dunaj-Vltava-Labe.
V roce 1653 moravský zemský sněm za podpory říšsko-německého císaře a českého krále Ferdinanda III. zvolil zvláštní komisi pro usplavnění řeky Moravy a její propojení s řekou Odrou. Tímto se zabýval italský architekt Ing. Filiberto Luchese, který vyprojektoval podél řeky potahové stezky a 15 nádrží, ze kterých by byla v suchých obdobích periodicky vypouštěna voda.

Dalším, kdo se propojením řek Dunaje a Odry zabýval, byl Lothar Vogemont, nizozemský duchovní. Ten sepsal v roce 1700 traktát Pojednání o užitečnosti, možnosti a způsobu spojení Dunaje s Odrou, Vislou a Labem plavebním kanálem, což je první návrh na propojení všech tří povodí (Dunaje, Odry a Labe).
V roce 1722 byla vybudována plavební komora u Rohatce, první stavba tohoto druhu v českých zemích. Od té doby na řece Moravě i Odře probíhala plavba menších lodí o nosnosti 10 tun.

V roce 1873 vypracovali prof. Oelwein a Ing. Pontzen pro anglo-rakouskou banku projekt průplavu Dunaj-Odra, který počítal s nosností člunů až 240 tun. Průplav byl schválen v roce 1873 oběma komorami vídeňského parlamentu. Ve stejném roce získala banka koncesi na vybudování průplavu. Hospodářská krize v témže roce realizaci projektu odsunula. Koncesi nakonec odkoupila Severní dráha císaře Františka Ferdinanda, ta se stavbou nepočítala a tím potencionální konkurenci zlikvidovala.
11. června 1901 byl podepsán tzv. Vodocestný zákon, ve kterém byla zakotvena i výstavba průplavu Dunaj-Odra-Labe. Zákon stanovil, že realizace má být zahájena roku 1904 a dokončena ve lhůtě 20 let. Vodní cesty byly navrhovány pro lodě dunajského typu o délce 67 m, šířce 8,2 m a nosnosti 600 t při ponoru 1,8 m. Ředitelství pro stavbu vodních cest zahájilo svou činnost v roce 1902 ve Vídni. Později vznikly jeho expozitury v Praze (1903), v Krakově (1905) a v Přerově (1907). Velký význam pro rozvoj evropského vodocestného stavitelství měla mezinárodní „přerovská soutěž" vypsaná 19. dubna 1903 na návrh zdvihadlového stupně u Újezdce o spádu 36 m. Návrhy a řešení, jež byly předloženy, byly v řadě případů realizovány při výstavbě vodních cest i o desítky let později (šikmé lodní zdvihadlo Ronquiéres v Belgii – 1968, zdvihadlo Krasnojarsk na řece Jeniseji – 1968, otočné

1 | 2

1 – Vodní koridor Dunaj-Odra-Labe v České republice/Scheme of the Danube-Oder-Elbe water corridor in CR

2 – Místo slavnostního výkopu průplavu Odra-Dunaj v Polsku. Na Gliwický průplav navazuje širokým ústím 6 km dlouhý úsek průplavu Odra-Dunaj/The site of the official dig of Oder-Danube Canal in Poland. The Gliwice Canal is followed by a wide mouth of 6 km of Oder-Danube Canal

lodní zdvihadlo Falkirk – 2002 nebo návrh na vysokou plavební komoru s úspornými nádržemi).

Jako součást projektu D-O-L byly realizovány některé stavby (zdymadla Hadík, Obříství a Hradec Králové na Labi). Jiné stavby byly rozestavěny a dokončeny v prvých letech Československé republiky. Byla to zdymadla v Lobkovicích, Kolíně, Poděbradech a v Nymburce a jez Předměřice. Na Moravě byly upravovány řeky, a také byla v letech 1907 až 1912 vystavěna přehrada Bystřička, jejímž účelem mělo být zásobování průplavu vodou. Práce na soustavné výstavbě vodních cest přerušilo vypuknutí světového válečného konfliktu a rozpad monarchie.

Problematika výstavby vodních cest přešla po vzniku Československé republiky do působnosti ministerstva veřejných prací a jeho organizace Ředitelství pro stavbu vodních cest. Byl vybudován jez u Koblova na Odře na trase průplavu, jehož pamětní deska hlásala „prvé zdymadlo na průplavu Dunaj-Odra". Plynule pokračovala výstavba vodních cest v Čechách na středním Labi v úseku Mělník – Pardubice, kde bylo vystavěno 7 zdymadel s plavebními komorami (Přelouč, Kostelec nad Labem, Brandýs nad Labem, Lysá nad Labem, Kostomlátky, Srnojedy a Čelákovice). Téměř dokončeno bylo zdymadlo Klavary. V úseku nad Hradcem Králové byl zřízen stupeň Smiřice (bez plavební komory). V téže době bylo zřízeno i zdymadlo u Střekova na dolním Labi, které završilo kanalizování tohoto úseku. Zahájena byla i výstavba zdymadla Hradištko, dokončené až během války. Přesvědčeným zastáncem urychlené výstavby vodní cesty Dunaj-Odra byl podnikatel Tomáš Bata. Firma Bata zaplatila polovinu nákladů na stavbu malogabaritního Batova kanálu v trase Otrokovice – Rohatec, zřízeného v letech 1934-1938. Druhou polovinu nákladů uhradilo ministerstvo sociální péče z titulu „produktivní péče o nezaměstnané". Vodní cesta o celkové délce 51 km byla vybavena 14 plavebními komorami. Plavba na této vodní cestě byla zahájena 2. prosince 1938. Návrhy počítaly i s prodloužením této izolované vodní cesty k Dunaji. Na řece Moravě byly také v trase D-O-L vybudovány jezy v Kroměříži, Spytihněvi a Nedakonicích.

Slavnostní výkop průplavu Odersko-dunajského byl proveden 8. prosince 1939 poblíž Kędzierzyn-Kožle v dnešním Polsku. Práce započaly i na opačném konci vodní cesty u Vídně, kde bylo vyhloubeno koryto v délce 6 km, které dnes slouží rekreačním účelům a část se stala přírodní rezervací. Ve Vídni v ústí průplavu do Dunaje byl vybudován přístav Lobau. Práce také pokračovaly na přístupu po Labi, byla zahájena výstavba zdymadla u Velkého Oseku a dokončen plavební stupeň Hradištko, což umožnilo pravidelnou průběžnou plavbu od roku 1944 až do Kolína. V roce 1943 byly z důvodu válečného vývoje zastaveny veškeré práce.

V období budování socialismu se práce na vodních cestách zaměřily především na Labe a Vltavu, nicméně stále pokračovala i příprava dokončení průplavu Dunaj-Odra-Labe.

Hydroprojekt Praha zpracoval na základě vládního usnesení č. 222/1966 a na objednávku Ředitelství vodních toků Praha studii Průplavní spojení Dunaj-Odra-Labe – generální řešení 1968. Osud generálního řešení byl nakonec poznamenán obdobím „reálného socialismu". V této atmosféře bylo přijato vládní usnesení č. 169/1971, které ukládalo příslušným veřejnoprávním orgánům územně chránit trasu budoucího průplavu definovanou generálním řešením tak, aby nekoordinovanou investiční

3 | 4

3 – Význam projektu vodního koridoru D-O-L byl v posledních 20 letech rozšířen o mnoho oblastí. Na obrázku studie rakouských architektů na bydlení na břehu vodního koridoru D-O-L. Zdroj: DonauConsult Ingenieurbüro/The importantce of D-O-E water corridor has been extended to many fields in the last 20 years. The picture shows a study of Austrian architects of housing on D-O-E water corridor riverbanks. Source: DonauConsult Ingenieurbüro

4 – Vodní koridor D-O-L má výrazná pozitiva nejen v oblastech dopravy, ale i v regionálním rozvoji. Na obrázku studie rakouských architektů na rozvoj měst a obcí podél vodního koridoru D-O-L. Zdroj: DonauConsult Ingenieurbüro/D-O-E water corridor has a significant positives not only on the field of transportation but also regional development. The picture shows a study of Austrian architects of development of cities and municipalities along the water corridor. Source: DonauConsult Ingenieurbüro

Vodní koridor Dunaj-Odra-Labe
Danube-Oder-Elbe Water Corridor

činností v zájmovém území nebyla znemožněna nebo neúměrně prodražena jeho realizace.

23. června 1997 byla v Helsinkách jménem České republiky podepsána Evropská dohoda o hlavních vnitrozemských vodních cestách mezinárodního významu (AGN), kde je vodní koridor D-O-L zahrnut. Důraz na zásadní roli vodocestného propojení pro zlepšení konfigurace evropské sítě vodních cest se projevil i v přístupovém dokumentu, na jehož základě vstoupila Česká republika do EU. V tomto dokumentu je projekt vodního koridoru D-O-L zahrnut do výhledové dopravní sítě členských států EU.

V současné době se v rámci přípravy projektu vodního koridoru Dunaj-Odra-Labe zpracovává studie proveditelnosti v rámci programu Central Europe a Dunajské strategie EU.

Danube-Oder-Elbe Water Corridor

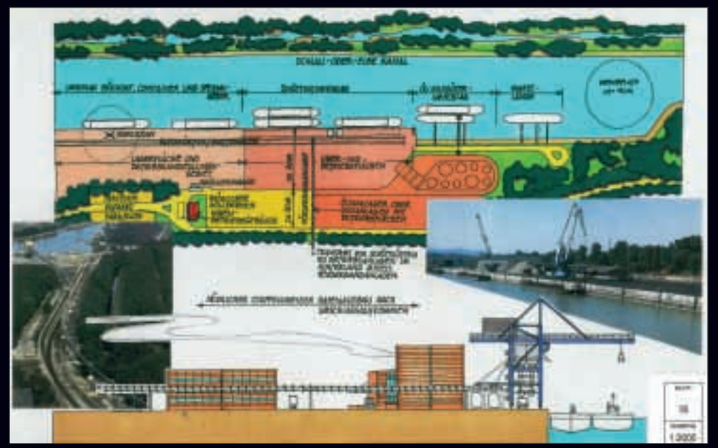
The project of all-European importance for connection of European waterways of Danube, Oder and Elbe Rivers has a significantly positive impact on many fields, besides development of the domestic water transportation it is water management, agriculture, tourism, energetic, flood protection, environment and others. This multifunctional water corridor Danube-Oder-Elbe (D-O-E) is planned for the nautical class Vb – ship locks length 190 m, ship locks width 12,5 m, underbridge height 7 m and total length of all three branches starting in Přerov is 370 km, while the number of planned stages is 35 (according to the chosen variant).

The idea of waterway connection of the Central Europe is very old. Already in 1365, Charles IV recommended a new trading route for goods from Venice to Bruges, Belgium through the Danube-Vltava-Elbe waterways. In 1653, the Moravian Imperial Assembly supported by the German Kaiser and the Czech King Ferdinand III elected a special commission for navigability of the Morava River and its connection with the Oder River. Italian architect Filiberto Luchese was in charge of this project, planning tow-paths and 15 reservoirs to periodically drain water from in dry seasons.

Another one dealing with the connection of the Danube and Oder Rivers was Dutch priest Lothar Vogemont. In 1700, he wrote a tract called Discourse on the usefulness, possibility and method of connection of the Danube River with the Rivers of Oder, Viszla and Elbe by the means of a waterway. In 1722, a ship lock by Rohatec was built, the first construction of this kind in the Czech countries. Since then, smaller ships of 10 tons tonnage were in operation on the Morava and Oder Rivers.

In 1873, professor Delwein and Mr. Pontzen developed a project of Danube-Oder canal for an English-Austrian bank, that took into account a boat tonnage of 240 tons. The canal was approved in 1873 by both chambers of the Vienna parliament. In the same year, the bank acquired a concession to build the canal. Economical crisis in the same year postponed realization of the project. The concession was finally bought by Franz Ferdinand's North Rail which did not planned to realize the construction and thus destroyed the potential rival.

On June 11, 1901, so called Waterway Act was signed that also included construction of the Danube-Oder-Elbe Canal. The Act determined that the construction had to be launched in 1904 and finished within 20 years. Waterways were designed for Danube type boats, 67 m long, 8.2 m wide and with 600 tons tonnage and 1.8 m draught. Directorate for Waterway Construction was established in 1902 in Vienna. Later, other offices were opened in Prague (1903), Krakow (1905) and Přerov (1907). An international „Přerov competition" announced on April 19, 1903 for the design of a 36 m lift stage had a significant impact on the development of the European waterways' construction. The proposals and solutions submitted were in many cases realized even decades later (Ronquières inclined boat lift in Belgium – 1968, Krasnoyarsk lift on the Yenisei River – 1968, Falkirk rotating lift – 2002, or a high lock chamber with tanks proposal).



Some constructions on the Elbe River (locks Hadík, Obříství and Hradec Králové) were realized as part of the D-O-E project. Other constructions were started and finished in the first years of the independent Czechoslovak Republic. These were locks in Lobkovice, Kolín, Poděbrady and Nymburk, and a weir in Předměřice. In Moravia, rivers were fixed and in 1907–1912 the Bystřička Dam was built in order to provide water for the Canal. Systematic construction of waterways was interrupted by the outbreak of the war and disintegration of the Monarchy.

The waterways construction went under the jurisdiction of the Ministry of Public Services and its organization Directorate for Waterway Construction after the Czechoslovak Republic was established. On the route of the Canal, a weir on Oder near Koblov was built, known to be „the first lift on the Danube-Oder Canal". Construction of waterways in Bohemia on middle Elbe, Mělník-Pardubice section, continually went on, containing 7 sluices with locks (Přelouč, Kostelec nad Labem, Brandýs nad Labem, Lysá nad Labem, Kostomlátky, Srnojedy and Čelákovice). Klavary lock was almost finished. The canalization of this section was finished when Střekov lock was build. A convinced defender of accelerated construction of Danube-Oder Canal was Tomáš Bata. The Bata company paid for half of the expenses on the construction of small-scale gabarit Bata Canal on the route Otrokovice-Rohatec, built in 1934–1938. The other half of the expenses was paid by the Ministry of the Social Care within the program of "productive care for the unemployed". This waterway measuring 51 km was equipped with 14 lock chambers. The shipping on this waterway begun on December 2, 1938. The plans counted in an extension of this isolated waterway up to the Danube. On the Morava River, weirs were built on the D-O-E route in Kroměříž, Spytihněv and Nedakonice.

An official dig into the Oder-Danube Canal was made on December 8, 1939 near Kędzierzyn-Koźle in today's Poland. Works began on the other side of the waterway near Vienna as well where a 6 km long gutter was dug, today serving for recreation and partly becoming a natural reservation. In Vienna, where the Canal flows into the Danube a Lobau port was built. In 1943 all works were put to a halt due to the war.

During the socialism, works on the waterways focused mainly on Elbe and Vltava, however the finishing of the Danube-Oder-Elbe Canal was continually being prepared.

On June 23, 1997, the European Agreement on the Main Inland Waterways of International Importance (AGN) was signed on behalf of the Czech Republic in Helsinki, that includes D-O-E corridor. The emphasis on the fundamental role waterway connection plays in improvement of configuration of the European waterway network was expressed even in the access document accepting the Czech Republic to the EU.

Currently, a study of workability of the Danube-Oder-Elbe water corridor is being executed within the Central Europe program and the EU Danube Strategy.

5 | | **7** | |
| **6** | | **8**

5 – V oblasti dopravy je vodní koridor D-O-L zaměřen na rozvoj nákladní vodní dopravy.../The D-O-E corridor is aimed on the development of the cargo water traffic...

6 – ... ale i osobní a rekreační plavby, která podpoří regionální rozvoj i v menších obcích a městech /... as well as passenger and recreation cruises that will support regional development even in the small villages and cities

7 – Některé úseky vodního koridoru D-O-L jsou již prakticky hotovy. Na obr. vodní cesta okolo města Ratiboř v Polsku, kudy v 70. a 80. letech pluly nákladní lodě do přístavu Bohumín/Some parts of the D-O-E corridor are practically finished. The picture shows a waterway along the city Racibórz in Poland, through which cargo boats used to sail to Bohumín in the 1970's and 1980's.

8 – České vodní cesty, mapa pokrytí/Czech Inland Waterways

Velký čínský průplav

Velký čínský průplav je nejdelší starověká umělá vodní cesta světa. Začíná v Pekingu, prochází Tchien-tinem a provinciemi Che-pej, Šan-tung, Ťiang-su a Če-ťiang až do města Chang-čou. Nejstarší část kanálu byla vybudována v 5. století př. n. l., různé samostatné úseky byly spojeny za vlády dynastie Suej na přelomu 6. a 7. století.
Celková délka Velkého kanálu je zhruba 1.776 km. Je nejstarším a nejdelším průplavem v Číně a patrně i na celém světě. Nejvyšší úroveň hladiny má průplav v horách Šan-tungu s převýšením kolem 42 m. Lodě neměly problém s překonáváním převýšení díky sérii zdymadel stavěných od 10. století během vlády dynastie Sung. Velikost a velkolepost díla si získala obdiv během staletí jeho trvání, příkladem jsou zápisky japonského mnicha Ennina (794–864), perského historika Rašíd-al-dína (1247–1318) nebo korejského úředníka Čchö Pua (1454–1504). Povodně Žluté řeky, křížící kanál, periodicky ohrožovaly bezpečnost a funkčnost průplavu. Během válek byly vysoké hráze spoutávající Žlutou řeku občas prokopány v úmyslu zaplavit nepřátelská vojska. To způsobovalo katastrofy a dlouhodobé ekonomické problémy. Přes občasná období chátrání průplav podporuje rozvoj domácí ekonomiky snadným a rychlým spojením obchodních center po celou dobu od suejské vlády. Dnes prochází průplav rozsáhlou modernizací.
Od založení Čínské lidové republiky v roce 1949, je průplav využíván především k přepravě velkého množství volně loženého zboží, jako jsou cihly, štěrk, písek, motorová nafta a uhlí. Plavební komory Jianbi na řece Yangtze převádí v současné době 75,000.000 t každý rok, a předpokládá se, že provoz ve střední části průplavu dosáhne 100.000.000 t v příštích letech.

Grand Canal in China

The Grand Canal in China is the biggest ancient artificial river in the world. Starting at Beijing, it passes through Tianjin and the provinces of Hebei, Shandong, Jiangsu and Zhejiang to the city of Hangzhou. The oldest part of the canal dates back to the 5th century BC, although the various sections were finally combined during the Sui Dynasty at the turn of the 6th and 7th century.
The total length of the Grand Canal is 1,776 km. It is the oldest and longest canal in China and apparently in the whole world. Its greatest height is reached in the mountains of Shandong, at a summit of 42 m. Ships in Chinese canals did not have trouble reaching higher elevations after a series of pound locks was built in the 10th century, during the Song Dynasty.
The canal's size and grandeur won it the admiration of many throughout history, for example the Japanese monk Ennin (794–864), Persian historian Rashid al-Din (1247–1318) or Korean official Choe Bu (1454–1504). Periodic flooding of the adjacent Yellow River threatened the safety and functioning of the canal. During wartime the high dikes of the Yellow River were sometimes deliberately broken in order to flood enemy troops. This caused disasters and long-lasting economic problems. Despite temporary periods of desolation, the Grand Canal supports the development of domestic economy by providing fast and easy connection of the trading centers. Today, it undergoes an extensive modernization.
Since the foundation of the People's Republic of China in 1949, the Canal has been used mainly for transportation of huge amounts of bulk goods, such as bricks, gravel, sand, motor oil, or coal. The Jianbi shiplocks on the Yangtze River are currently handling some 75,000,000 tons each year, and it is supposed to reach 100,000,000 tons in the next few years

1 | 2
— | —
| 3

1 – Mosty na historické části Císařského průplavu /Bridges on the historic section of the Emperor's Canal
2 – Největší průplavní most v Asii na moderní části Císařského průplavu u města Huaian/The biggest canal bridge in Asia on the modern section of the Emperor's Canal near the city of Huaian
3 – Moderní část Císařského průplavu ve městě Suqian s hustým lodním provozem/Modern section of the Emperor's Canal in Suqian with heavy water traffic

4 | —
— | —
5 |

4 – Největší průplavní most v Asii na moderní části Císařského průplavu u města Huaian/The biggest canal bridge in Asia on the modern section of the Emperor's Canal near the city of Huaian
5 – Plavební komora no moderní části Císařského průplavu u města Yangzhou/Lock chamber on the modern part of the Emperor's Canal near the city of Yangzhou

— | 6
— | 7
— | 8

6 – Provoz malých nákladních lodích na historické části Císařského průplavu ve městě Hangzhou/Small cargo boats operating on the historic section of the Emperor's Canal in Hangzhou
7 – Historický most Jingkou na historickém úseku Císařského průplavu ve městě Shaoxing/Historic bridge Jingkou on the historic section of the Emperor's Canal in Shaoxing
8 – Historický most Qingming na historickém úseku Císařského průplavu ve městě Wuxi/Historic bridge Qingming on the historic section of the Emperor's Canal in Wuxi

Finsko/Finnland

PES-Architects

Ison-Antintie 8, Helsinky/Helsinki
Finsko/Finland
www.pesark.com

PES-Architects jsou jednou z předních mezinárodně činných architektonických kanceláří ve Finsku.
Jejich plánované i realizované projekty jsou významné a komplexní veřejné stavby jako divadla, letiště nebo nádraží. Kromě toho navrhují univerzitní budovy, školy a sportovní zařízení, obchody, kancelářské budovy, obytné domy nebo náročné renovace. Dopravní terminály jsou jejich specializací již od roku 1986.
Mají mezinárodní tým, přičemž 30–40 lidí pracuje v kanceláři v Helsinkách a 8–15 v Šanghaji.
PES-Architects se začali zúčastňovat soutěží v Číně v roce 2003. V letech 2003 až 2012 pracovali na téměř 60 soutěžích nebo zakázkách v 16 různých čínských městech. V roce 2009 otevřeli pobočku v Šanghaji a v roce 2011 zde získali povolení k podnikání.

PES-Architects is one of the leading and most international Finnish architectural offices. Our planned and built projects are significant and complex public buildings such as theatres, airport and railway terminals. We have also designed and built university buildings, schools and sport facilities, retail developments, office buildings, housing developments and demanding refurbishments. Transportation Terminals has been our core competence since 1986.
We have an international design team, with 30–40 people operating out of our Helsinki office and 8–15 out of our Shanghai office.
PES-Architects started to enter Chinese competitions at 2003. During the years 2003–2012 we have worked on close to 60 competitions or design commissions in 16 different cities in China. In 2009 we opened our office in Shanghai, and in 2011 we received a business license in Shanghai.

Dopravní terminály /Transportation terminals

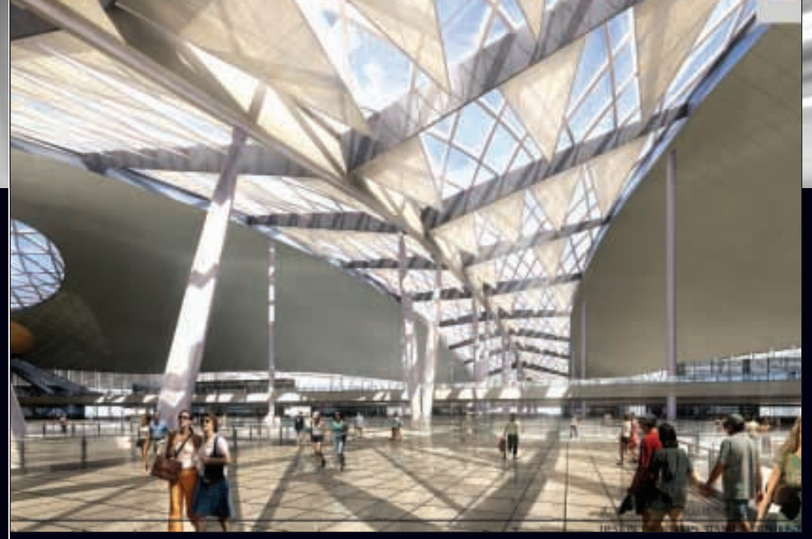
Letiště Helsinky-Vantaa, nepřetržitě od roku 1986/Helsinki-Vantaa Airport, continuously since 1986
Hlavní projekt/Main project: Mezinárodní terminál T2, Helsinki/Helsinki International Terminal T2
Rok/Year: 1993–1999
Plocha/Area: 45.000 m²
Ocenění Finská ocelová architektura 1999/Finnish Steel Architecture Prize 1999

Mezinárodní terminál T2 letiště Helsinky-Vantaa zahrnuje jak starý mezinárodní terminál (60. léta), tak prostory nového terminálu dokončeného v roce 1999. Nový mezinárodní terminál leží mezi křížením přistávacích drah na půdorysu ve tvaru klínu. Základní dynamická trojúhelníková geometrie, vycházející z tvaru pozemku, posloužila jako základ architektonického tvarosloví celého projektu. Kromě hlavního tvaru budovy se trojúhelníkové téma opakuje v návrzích vnitřních prostor a věže letové kontroly. Objevuje se i v detailech jako je trojúhelníkový žulový vzor na podlaze nebo zavěšené stropní panely v tranzitní zóně. Toto tvarosloví je převažujícím tématem v celém prostoru terminálu, objevuje se v konstrukci jak nové odletové haly, tak vysoké prosklené věže pro přívod vzduchu. Nová trojúhelníkovitá odletová hala je nejdůležitějším prostorem po funkční i architektonické stránce. Je zakrytá mírně zakřiveným trojúhelníkovým prostorovým vazníkem umístěným na třech sloupech s klínovitým vrcholem dosahujícím výšky 17 m. Tato prostorná hala tvoří ústřední bod celého komplexu terminálu, vede cestující přes bezpečnostní kontrolu až do vestibulu.

Tranzitní plocha je osvětlená velkými trojúhelníkovými hranoly, jimiž prochází jak přirozené, tak umělé světlo do vnitřních prostor terminálu. Věž letové kontroly a trojúhelníkové skleněné hranoly světlíků v nástupním vestibulu připomínají při pohledu ze vzduchu avarský létající klín a vytvářejí symbolický vzhled nového mezinárodního terminálu. Koncepce bran odkazuje k odpočívadlu, z něhož se cestující vydávají na další cestu.

Od roku 1997 se letiště Helsinky pravidelně umisťuje mezi nejlepšími evropskými letišti. V mezinárodních průzkumech kvality letišť z pohledu pasažérů se helsinské letiště řadí mezi nejlépe hodnocené v Evropě i na světě (podle IATA, Aetra, Skytrax, ASQ, Airport World Magazine, Reader's Digest, Wanderlust Magazine).

The International Terminal T2 at Helsinki-Vantaa Airport includes both the old international terminal (1960's) and the new international terminal spaces completed in 1999. The new international terminal is situated in between the crossing of the runways on a wedge-shaped site. The basic, dynamic triangular geometry generated by the site has been adopted as the foundation for an architectural language used in the project. In addition to the main shape of the building, the triangular theme is repeated in the plans of the interior spaces and the air control tower. It is also most evident in details like the triangular granite floor pattern and the triangular suspended ceiling panels in the transit area. This language is the dominant theme for the entire terminal area, appearing in the structure of both the new departure hall and in the tall glass-walled air intake tower. The new, triangular departure hall is the most important space both functionally and architecturally. It is covered with a slightly curved triangular space truss supported on three columns, with a wedge-shaped top rising up to a height of 17 m. This spacious hall forms the focal space of the whole terminal complex, guiding passengers through the security control area to the gateway lobby on the air-side.
The entire transit area is lit with the aid of large, triangular skylight prisms, through which both daylight and artificial light is reflected into the interior of the terminal. The air control tower and the triangular glass prism skylights of the Gateway Hall can be seen from the air as an avarian flying wedge, forming the symbolic image for the new international terminal. The gateway concept refers to a waystation from which one's trip will continue onward.
Since 1997 every continuous year, Helsinki Airport has been reckoned among Europe's finest airports.
In international passenger surveys on the quality of airports, Helsinki Airport has placed in the top rank in Europe and even in the world (by IATA, Aetra, Skytrax, ASQ, Airport Word Magazine, Reader's Digest, Wanderlust Magazine).



__ | 1 | 3 | __
__ __ __ __
2 | | | 4

1 – Helsinské metro, prodloužení Západ/Helsinki metro, extension West
2 – Letiště Helsinky-Wantaa/Helsinki-Wantaa Airport
3 – Mezinárodní letiště Che-fej, Čína/Hefei International Airport, Chin
4 – Letiště Wu-chan Tchien-che Terminál T3, Čína /Wuhan Tianhe Airport Terminal T3, China

Helsinské metro, prodloužení Západ/Helsinki metro, extension West

Fáze/Phase: konceptuální a schematický návrh šesti stanic/Concept and Schematic Design Phase of six stations
Rok/Year: 2010–2012

Okružní železniční spojení na letiště Helsinky/Ring Railway connection to Helsinki Airport

2 železniční terminály na helsinském letišti a dva další podzemní terminály/2 Railway terminals at the Helsinki airport and 2 other underground terminals
Výstavba/Construction: 2011–2015
Náklady/Costs: 600 mil. EUR

Letištní terminály (hlavní soutěže) /Airport Terminals (main competitions):

Letiště Wu-chan Tchien-che Terminál T3, Čína/Wuhan Tianhe Airport Terminal T3, China

Mezinárodní vyzvaná architektonická soutěž./International Invited Architectural Competition.
Rok/Year: 2009
Plocha/Area: 450.000 m²

Mezinárodní letiště Che-fej, Čína /Hefei International Airport, China

Mezinárodní vyzvaná architektonická soutěž, 3. cena/International Invited Architectural Competition, 3rd Prize
Objem přepravy/The volume of transport: 10 mil. pasažérů ročně/10 m pax annually
Rok/Year: 2007
Plocha/Area: 150 000 m²

Letiště Wu-chan Tchien-che Terminál T2, Čína/Wuhan Tianhe Airport Terminal T2, China

Mezinárodní vyzvaná architektonická soutěž/International invited architectural competition
Rok/Year: 2004
Plocha/Area: 150.000 m²

Park Inn Ostrava has established itself as a leading hotel and a popular hospitality distination within the city of Ostrava. The four star hotel was presented with two prestigious regional awards – „Best building 2008“ and „Best Project of the Moravian-Silesian region 2008“. The building is also remarkable for its safety. Therefore it was awarded by quality label for fire safety in hotels – „Safehotel Star“, in 2011.

With 185 modern rooms Park Inn hotel Ostrava represents the largest four-star hotel in the Moravian –Silesian region and also the first international brand hotel in Ostrava. Park Inn hotel Ostrava also features flexible meeting facilities, comprising of 6 conference rooms, wellness and fitness area and the stylish restaurant Bamboo.

www.parkinn.cz/hotel-ostrava

Park Inn Hotel Ostrava
Hornopolni 3313/42, 702 00 Moravska Ostrava, Czech Republic
Tel: +420 595 195 000, Fax: +420 595 195 555
E- mail: info.ostrava@rezidorparkinn.com

International brand hotel

Sleep well.
Live well.

park inn by Radisson

Paolo Sabbatini

Istituto Italiano di Cultura Praga

Paolo Sabbatini
Ředitel/Director

Italský kulturní institut/Italian Culture Institute
Šporkova 14, Praha 1/Prague 1
tel.: +420 257 090 681
e-mail: iicpraga@esteri.it
www.iicpraga.esteri.it

Italský kulturní institut v Praze je orgánem Ministerstva zahraničních věcí Italské republiky v Římě. Jeho hlavní náplní je propagace italské kultury a jazyka prostřednictvím kulturních událostí a aktivit, hlavním cílem pak podpora vzájemného porozumění a kulturní spolupráce mezi Itálií a Českou republikou.
Je mi ctí upozornit na účast současného významného italského architekta Massimiliana Fuksase, na letošním ročníku festivalu.
6. mezinárodní festival architektury a urbanismu Architecture Week 2012, jedna z nejprestižnějších kulturních událostí v Praze, představuje mimořádnou příležitost k podnětným diskusím a výměně zkušeností na téma moderní architektury.

The Italian Culture Institute in Prague is an official branch of the Italian Ministry of Foreign Affairs, dedicated to the promotion of Italian language and culture through the organisation of cultural events and activities. Its goal is to foster understanding and cultural cooperation between Italy and the Czech Republic and facilitate the mutual cooperation.
It is a great pleasure to introduce this year the presence at the festival of Arch. Massimiliano Fuksas, a most outstanding Italian architect.
The 6th International Festival of Architecture and Urbanism Architecture Week 2012, one of the most relevant appointments in the panorama of Prague´s events, is an excellent opportunity for stimulating discussions and exchange of experiences on the topics of modern architecture.

Massimiliano Fuksas

www.fuksas.it

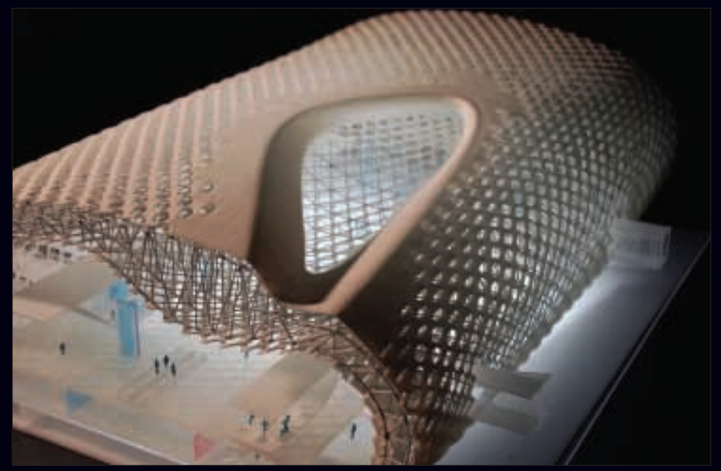
Mezinárodní letiště Šen-Čen Bao'an/Shenzen Bao'an International Airport

Terminál 3, Šen-čen, Čína/Terminal 3, Shenzhen, China
Náplň/Program: Rozšíření letiště, Terminál 3 /Airport Expansion Terminal 3
Místo/Site: Oblast Bao'an, Šen-čen, Kuang-tung, Čína/Bao'an District, Shenzhen, Guangdong, China
Rok/Year: 2008–2013 (první fáze/first phase)
Klient/Client: Shenzhen Airport (Group) Co., Ltd.
Developer: Shenzhen Planning Bureau; Shenzhen Airport (Group) Co., Ltd.
Architekti/Architects: Massimiliano Fuksas, Doriana Fuksas
Interiérový design/Interior design: Fuksas Design
Generální dodavatel/General Contractor: China State Construction Engineering Corporation, Beijing
Plocha/Area: 400 000 m^2 ve fázi 3/in Phase 3
Konstrukce, fasáda, parametrický design/Structures, façade, parametric design: Knippers Helbig Engineering, Stuttgart, NY
Architektonická dokumentace/Architect of record: BIAD (Beijing Institute of Architectural Design), Peking/Beijing
Konzultace osvětlení/Lighting consulting: Speirs & Major Associates, Edinburgh, Londýn/London
Rozvrh/Calendar: Fáze 1/Phase 1 (2015); Fáze 2 /Phase 2 (2025); Fáze 3/Phase 3 (2035)

Šen-čen je jednou z nejdůležitějších průmyslových lokací a současně jednou z oblíbených čínských turistických destinací. Rychle se rozvíjející město leží na jihu provincie Kuang-tung, v sousedství delty Perlové řeky a Hongkongu. Mezinárodní letiště Šen-čen Bao'an je čtvrté největší letiště v Číně po Pekingu, Šanghaji a Kuang-čou. V roce 2008 vyhrála kancelář Massimiliano and Doriana Fuksas Architects mezinárodní soutěž na rozšíření letiště návrhem Terminálu 3.

Koncept projektu vyvolává svým organickým tvarem dojem sochy. Konstrukce budovy je ocelová s betonovými základy. Plášť obalující konstrukci nese jak z vnitřní, tak z vnější strany motiv včelí plástve. 300.000 m^2 fasády tvoří kovové a skleněné panely různých velikostí, které se dají částečně otevřít. Navazují na motiv plástve. Střešní konstrukce budovy má rozpětí až 80 m. Dvojitá vrstva pláště filtruje denní světlo a hraje si se světlem. Terminál a letištní hala jsou hlavními částmi letiště, které pasažéři vnímají. Letištní hala je jedním z klíčových míst na letišti a skládá se ze tří úrovní. Každá úroveň slouží jiné funkci: odletům, příletům a službám. V přízemí je z prostranství přístup k příletům a odletům i do kaváren a restaurací, kanceláří a prostor pro obchodní jednání. Cestující do terminálu vstupují ve výšce 14,40 m. Prostorovým konceptem interiéru je proměnlivost. Kombinuje dvě různé ideje: ideu pohybu a ideu zastavení. Včelí plástev, rozvinutá na visuté konstrukci, se přenáší i do interiéru a objevuje se po celé budově v různém měřítku. Prodejní plochy představují motiv plástve ve větším měřítku a opakují se v lehce pozměněné podobě i v letištní hale. V otevřených veřejných prostorách se plástev objevuje jako 3D otisk na nástěnné tapetě i na zavěšeném stropě.

Shenzhen is one of the most important industrial locations as well as a very popular tourist destination in China. The fast developing city is located in the south of the Guangdong Province, neighboring the Pearl River delta and Hong Kong. Shenzhen Bao'an International Airport is the fourth largest following Beijing, Shanghai, and Guangzhou in China. In 2008 Massimiliano and Doriana Fuksas Architects won the international competition for the extension of the airport with the design of Terminal 3.
The concept of the project provokes the image of a sculpture with its organic shape. The structure of the building is in steel with a concrete substructure. The skin that envelops the structure, both on the inside and on the outside, shows the honeycomb motive. The 300,000 m^2 façade is made of metal panels and glass panels of different size that can be partially opened. They follow the honeycomb motive. The building has a roof construction with spans up to 80 m. Through its double layer, the skin allows the natural light to filter and create light plays.
The terminal and concourse constitute the major portion of the passengers' perception of an airport. Concourse area is one of the key areas at the airport and it is composed of three levels. Each level is dedicated to independent functions: departure, arrival, and services. On the ground floor, the plaza provides access to the departures and arrivals as well as to the cafés and restaurants, offices and facilities for business meetings. Travelers reach the Terminal at level 14.40 m. The spatial concept of interior is one of fluidity. It combines two different ideas: the idea of movement and the idea of pause. The honeycomb, developed in the suspended structure, is translated into the interior and quoted in different scales throughout the building. Retail boxes introduce the honeycomb idea in a bigger scale and will be repeated, in slightly different articulation, in the concourse. In the most public and open spaces, the honeycomb can be found as a 3D imprint in the wall cover as well as in the suspended ceiling.



1 | 2 | 4 | 5
3 | 6

1–6 – Mezinárodní letiště Šen-Čen Bao'an/Shenzen Bao'an International Airport

Renzo Piano

Renzo piano Building Workshop
Via P. P. Rubens, 29, Genova
Itálie/Italy
www.rpbw.com

Mezinárodní letiště Kansai, budova terminálu osobní dopravy/Kansai International Airport Passenger Terminal Building

Rok/Year: 1988–94
Osaka, Japonsko/Osaka, Japan

Klient/Client: Kansai International Airport Co. Ltd.
Architekti/Architects: Renzo Piano Building Workshop, N. Okabe, výkonný partner ve spolupráci s/partner in charge in association with Nikken Sekkei Ltd., Aéroports de Paris, Japan Airport Consultants Inc.
Soutěž/Competition: 1988
Autorský tým/Design team: J. F. Blassel, R. Brennan, A. Chaaya, L. Couton, R. Keiser, L. Koenig, K. McBryde, S. Planchez, R. Rolland, G. Torre, O. Touraine with G. le Breton, M. Henry, J. Lelay, A. O' Carroll, M. Salerno, A. H. Téménidès, N. Westphal
Poradci/Consultants: Ove Arup & Partners (konstrukce a služby/structure and services); M. Desvigne (krajina/landscaping)

Původní návrh a detailní zpracování návrhu/Basic design and detail design phases: 1989–1991
Autorský tým/Design team: J. F. Blassel, A. Chavela, I. Corte, K. Fraser, R. S. Garlipp, M. Goerd, G. Hall, K. Hirano, A. Ikegami, S. Ishida (partner), A. Johnson, C. Kelly, T. Kimura, S. Larsen, J. Lelay, K. McBryde, T. Miyazaki, S. Nakaya, N. Takata, T. Tomuro, O. Touraine, M. Turpin, M. Yamada, H. Yamaguchi, T. Yamaguchi with A. Autin, G. Cohen, A. Golzari, B. Gunning, G. Hastrich, M. Horie, I. Kubo, S. Medio, K. Miyake, S. Montaldo, S. Mukai, K. A. Naderi, S. Oehler, T. O'Sullivan, P. Persia, F. Pierandrei, M. Rossato, R. Shields, T. Takagawa, T. Ueno, K. Uezono, J. M. Weill, T. Yamakoshi
Poradci/Consultants: Ove Arup & Partners (konstrukce a služby/structure and services); Peutz & Associés (akustika/acoustics); R. J. Van Santen (fasády/facades); David Langdon & Everest, Futaba Quantity Surveying Co. Ltd. (kontrola nákladů/cost control); K. Nyunt (krajinné úpravy/landscaping)

Stavba/Construction phase: 1991–1994
Autorský tým/Design team: A. Ikegami, T. Kimura, T. Tomuro, Y. Ueno with S. Kano, A. Shimizu
Poradci: RFR (fasády/facades); Toshi Keikan Sekkei Inc. (kaňon/canyon)

Zázemí a provozní budovy letiště jsou umístěny na umělém ostrově o délce 5 km a zvládnou odbavit na 100.000 cestujících denně. Střechu tvoří 82.000 identických panelů z nerezové oceli. Formu ovlivnilo vnitřní proudění vzduchu: konstrukce musela být schopná odolat zemětřesení, jež se následně objevilo a nezanechalo žádné škody.

Stavba mezinárodního letiště v Kansai byla velkou výzvou. Letiště mělo vzniknout na uměle vytvořeném ostrově (který v první fázi projektu existoval jen na papíře) v ósackém zálivu a mělo přijímat dopravu na jedné z nejrušnějších vzdušných cest v Japonsku a zároveň obsloužit tři hlavní města regionu Kansai: Ósaku, Kóbe a Kjóto.
Letištní terminál musel fungovat jako mimořádně přesný přístroj a vyhovět třem kritériím: z technického hlediska musel terminál splňovat přísné místní směrnice týkající se ochrany proti zemětřesení a přílivovým vlnám. Z hlediska provozu měl denně odbavit 100.000 cestujících. Při délce 1,7 km (pro srovnání – dvě třetiny délky Champs Elysées) má 42 vstupních bran. Terminál, jehož návrh byl předmětem mezinárodní soutěže, byl postaven za 38 měsíců a stavělo jej téměř 6000 dělníků.
Hlavní inovací projektu Kansai je jeho tvar. Na průřezu je střecha nedokonalým, zvlněným obloukem složeným z řady různě velkých kleneb. Tento tvar vzešel z intenzivních aerodynamických studií vzduchových proudů, jež procházejí budovou. Cílem bylo, aby vzduchové proudy hrály důležitou roli v celém konceptu a materiálovém výrazu terminálu. Vzduch proudí z odbavovací strany na stranu k letištní ploše, aniž by jej vedlo nějaké uzavřené potrubí. Proudění regulují větrolamy a usměrňuje jej tvar střechy. Mobilní plastiky (vytvořené sochařem jménem Šingu) jsou připevněné ke stropu a jejich neustálý pohyb svědčí o účincích proudění vzduchu.
Celková konstrukce budovy vypadá jako vlna. Její křivky svým způsobem připomínají kluzák spočívající na ostrově.

Svou formou Kansai dokonale zapadá do okolní krajiny: voda a vlny, vzduch a mořský vánek a především světlo. Konstrukce je plynulejší a lehčí, než kdyby stála na pevnině, ačkoli je ve skutečnosti odolnější: letištní terminál je jako nevšední kosmické plavidlo.

The airport offices and facilities are located on an artificial island that is 5 km long and can handle 100,000 passengers a day. The roof is made up of 82,000 identical panels of stainless steel. The form was suggested by the internal flows of air: the structure had to be able to resist an earthquake, which then occurred, without damage.

Constructing the Kansai International Airport posed an enormous challenge. It was to be erected on a man-made island (that existed only on paper during the first stages of the project) in the Bay of Osaka and was intended to receive traffic from one of Japan's busiest air routes as well as serve three major cities in the Kansai region: Osaka, Kobe and Kyoto.
The Kansai air terminal had to function like an extraordinarily precise instrument and comply with three dictates: From a technical perspective, the air terminal had to meet strict local regulations regarding earthquake and tidal wave safeguards. From an operational standpoint, it was to accommodate 100,000 travelers per day. 1.7 km long (i.e., two-thirds the length of the Champs Elysées, as a point of comparison), it has 42 different boarding gates. The terminal whose design had been the subject of an international competition was constructed in 38 months by nearly 6000 workers.
The main innovation offered by the Kansai project is its shape. From a cross-sectional view, the roof is an imperfect, undulating arch comprised of a series of arches of differing size. Its form emerged from intensive aerodynamic studies of the currents of air that flow through the building. The goal was to have streams of air play an important role in the conception and material expression of the air terminal. In fact, streams of air are channeled from the „passenger" side to the „runway" side without encountering any closed air ducts. Air flows are regulated by baffles and conducted by following the shape of the roof. Mobile sculptures (created by the sculptor Shingu) are affixed to the ceiling and their unceasing movements testify to the effects of the streams of air.
The building's general structure looks like a wave. In a certain way, its curves represent a glider that has come to rest on the island.

By its very form, Kansai fits in perfectly with its surroundings: the water and the waves, the air and the sea breeze, not to mention the light. The structure is more fluid and lighter than a building on land, though in fact even more resistant: the air terminal is like an extraordinary spacecraft.

foto/Photo: Ishida Shunji © rpbw

foto/Photo: Ishida Shunji © rpbw

foto/Photo: Shinkenchi-Ku-Sha © rpbw

foto/Photo: Gilbert Dennis © View Pictures

foto/Photo: Sky Fronts © rpbw

foto/Photo: Hata Yoshio © rpbw

foto/Photo: Denancé Michel © Denancé Michel

Stanice metra v Janově/Genoa Subway Stations

Janov, Itálie, 1983–2003/Genoa, Italy, 1983–2003

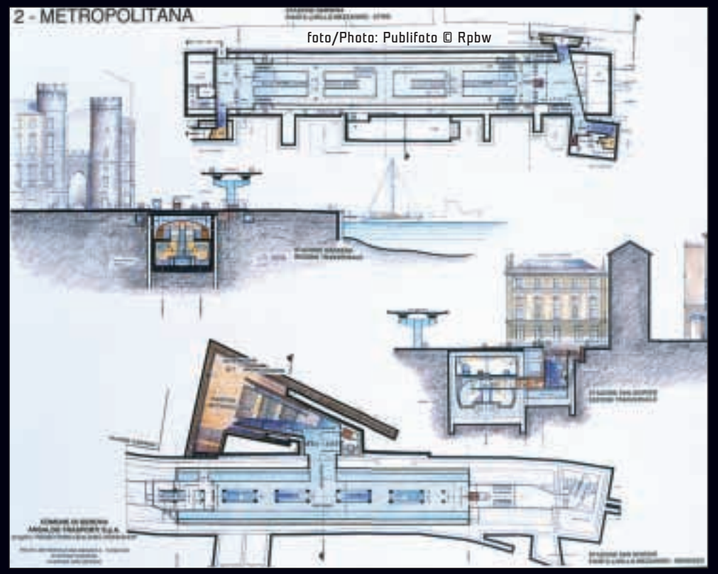
Klient/Client: Město Janov/Municipality of Genoa + Ansaldo Trasporti S.p.A.
Architekti/Architects: Renzo Piano Building Workshop

Autorský tým/Design team: D. Hart, V. Tolu (partner a výkonný společník/partner and associate in charge), M. Varratta (architekt stanice Brin/architect in charge of the Brin station), M. Carroll, O. Di Blasi, E. Frigerio, S. Ishida (senior partner), R. V. Truffelli, C. Manfreddo, E. Baglietto and G. Bruzzone, K. Cussoneau, D. De Filla, G. Fascioli, P. Guerrini, M. Mallamaci, M. Mattei, B. Merello, D. Peluffo, H. Penaranda; G. Langasco (CAD operátor/CAD operator); D. Cavagna (modely/models)

Poradci/Consultants: L. Mascia/D. Mascia (konstrukce/structure); STED (odhad nákladů/cost estimates); M. Desvigne (krajinné úpravy stanic Brin a DiNegro/landscaping for Brin and DiNegro stations)

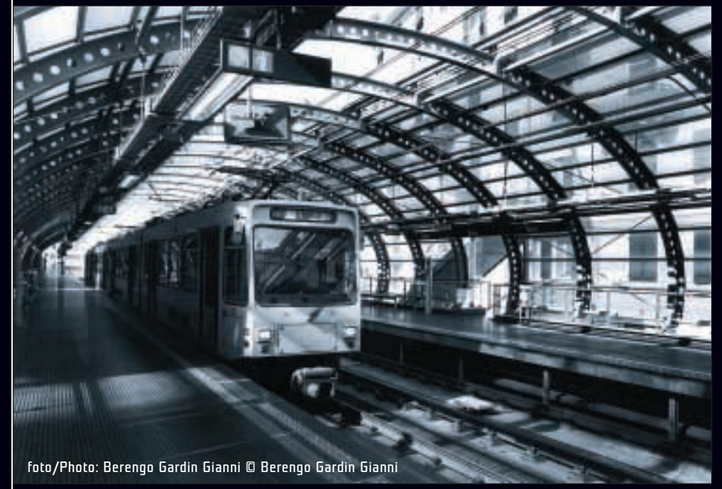
Síť podzemní dráhy v Janově se skládá ze šesti stanic, z nichž pět navrhlo studio RPBW (Brin, Di Negro, Principe, Darsena, a San Giorgio). Ačkoli byla každá stanice navržena s ohledem na svůj jedinečný topografický kontext, nástupiště, přístupové body, jednotlivé části a systém značení zůstaly v rámci zachování charakteristické architektonické identity shodné.

The Genoa subway network is composed of six stations, five of which were designed by RPBW (Brin, Di Negro, Principe, Darsena, and San Giorgio). Although each station was designed according to its unique topographic context, the platforms, points of access, component parts, and sign systems were kept consistent to establish a recognizable architectural identity.



foto/Photo: Publifoto © Rpbw

foto/Photo: Berengo Gardin Gianni © Berengo Gardin Gianni



foto/Photo: Berengo Gardin Gianni © Berengo Gardin Gianni

foto/Photo: Berengo Gardin Gianni © Berengo Gardin Gianni

foto/Photo: Berengo Gardin Gianni © Berengo Gardin Gianni

foto/Photo: Berengo Gardin Gianni © Berengo Gardin Gianni

foto/Photo: Berengo Gardin Gianni © Berengo Gardin Gianni

foto/Photo: Berengo Gardin Gianni © Berengo Gardin Gianni

foto/Photo: Berengo Gardin Gianni © Berengo Gardin Gianni

Tadao Ando Architect & Asociates

Japonsko/Japan
http://www.tadao-ando.com

Stanice linky Tokiu Tojoko, Šibuja/Tokyu Toyoko-Line Shibuia Station

Lokalita/Location: Šibuja, Tokio/Shibuya, Tokyo
Návrh/Design: Tadao Ando
(Architekt/Architect: Tadao Ando Architect & Associates + Tokyu Corporation + Nikken Sekkei + Tokyu Architects & Engineers Inc.)
Návrh/Term of design: 2005/01–2006/10
Realizace/Term of construction work: 2006/12–2008/06
Plocha/Site area: 15.279 m²
Celková užitná plocha/Total floor area: 27.725 m²

Návrh nové stanice podzemní dráhy v Šibuji, kudy budou projíždět vlaky tokijského metra linky Fukutošin a Tokiu Tojoko. Stanice metra jsou obvykle navrhovány odděleně od rámcové infrastruktury a postavené jako první, ale jelikož zde byl projekt zahájen během navrhování podzemní dráhy, bylo možné přijít s konkrétnějším prostorovým návrhem, který v sobě kombinuje architekturu i infrastrukturu.

Na základě představy podzemního plavidla (vesmírné lodi proplouvající hluboko pod povrchem) je nová stanice metra složená z forem vnořených do sebe, které jsou naprosto odlišné od okolního betonového rámce infrastruktury. Centrem kompozice je oválný prostor, obklopený vejčitou skořápkou, který prostupuje podzemním rámcem a zasahuje z haly v podzemním 2. podlaží až k nástupištím na 5. podlaží.
Tento tvar, připomínající Městské vejce navržené pro Nakanošimu v Osace, se pro městský uzel v Šibuji hodí, neboť kompozice vytváří dynamický prostor, ale na druhé straně má významnou roli i co se týká reálné funkčnosti.
Zaprvé, funguje jako podzemní dominanta, v níž ústřední prostor „vejce" pomáhá uživatelům se prostorově zorientovat pod zemí, kde je těžké správně určovat směr. Zadruhé, jednotná kompozice tohoto „vejce" zajišťuje přirozenou ventilaci podzemní stanice pomocí přiléhajícího prázdného prostoru, kde dříve býval Tokiu Bunka Kajkan.

Volba sklolaminátového železobetonu jako materiálu tvořícího „vejce" také přispěla k úspěchu celého systému. Původní představa byla holý, pevný beton, ale z konstrukčních a technických důvodů byl změněn na sklolaminátový železobeton, aby byl vnitřek dutiny odlehčený a mohl fungovat jako součást radiálního chladicího systému.
Protože se jedná o městský prostor, kterým denně projdou stovky tisíc lidí, chtěl jsem vytvořit silné místo, které nelze opotřebovat a které je pohledem na věk životního prostředí.

This is a design for a new subway station in Shibuya, through which the Tokyo Metro Fukutoshin Line and the Tokyu Toyoko Line will pass. Subway station buildings are usually designed in a form detached from the infrastructural framework that is constructed first, but because here the project began during the design of the underground framework, a more essential spatial proposal could be implemented, combining architecture and infrastructure.
Based on the image of a „hypogenous ship" (a space ship floating deep under the ground), the new subway station is contained in forms inserted as nested shapes entirely different from the concrete infrastructural frame. The center of the composition is an oval void that penetrates the underground frame and extends from the concourse at basement level 2 to the platforms on basement level 5, with an egg-shaped shell surrounding it.
Reminiscent of the Urban Egg proposed previously for Nakanoshima in Osaka, this shape is appropriate for the urban knot of Shibuya, as the composition produces a dynamic space but on the other hand it also bears an important role in terms of actual functions.
Firstly, it functions as an underground landmark in which the central void of the „egg" aids spatial recognition for the users of the underground spaces, in which changes in direction are hard to understand without above-ground positional relationships. Secondly, the single-space composition of this „egg" provides a natural ventilation system for the interior of the underground station by using an underground dry area established in the adjacent vacant lot formerly occupied by the Tokyu Bunka Kaikan.

The choice of glass fiber reinforced concrete as the material for forming the „egg" also led to the success of this system. The initial image was of bare, solid concrete, but for structural and technological reasons it was changed to glass fiber reinforced concrete to make the contents of the cavity lightweight, which enabled the cavity inside the shell of the „egg" to work as part of the radiant cooling panel system, consistent with the natural ventilation mechanism proposed for the station.
Precisely because this is an urban facility with a high degree of commonality through which hundreds of thousands of people pass every day, I wanted to make a space with a strength that cannot be consumed and an indisputable viewpoint that responds to the era of the environment.

1 | 2 | 3 | 4 | 5

1–6 – Stanice linky Tokiu Tojoko, ŠIBUJA/Tokyu Toyoko-Line Shibuia Station, Foto/Photo: Mitsuo Matsuoka © Tadao Ando

Projekt obnovy čtyř hlavních řek /The four major rivers restoration project

Řeky pro zelený rozvoj/Rivers for green growth

Záměry Projektu obnovy čtyř hlavních řek v Jižní Koreji jsou obnova řek Han, Nakdong, Geum a Yeongsan, zabezpečení jejich vody, kontrola povodní a životnosti ekosystému. Projekt také zamezí přírodním neštěstím, jako jsou povodně a sucha, ochrání životní prostředí a povzbudí historický a kulturní turismus. Dále projekt přinese vznik mnoha pracovních pozic, prosazování ekonomického růstu a rozšíří horizont korejské iniciativy zeleného růstu.

Projekt obnovy čtyř hlavních řek v Koreji je komplexní vládní projekt, který reprezentuje závazek v plánování několika korejských vládních ministerstev o vzájemné spolupráci na ozdravení řek Han, Nakdong, Geum a Yeongsan. Po dokončení bude projekt obstarávat komunitám v okolí řek a jejich čtrnácti přítoků bezpečnost, povodňovou kontrolu a životnost ekosystému. Projekt bude realizován ve třech fázích. První fáze, která naplňuje záměr vlády, je obnova čtyř hlavních řek. Druhá fáze, která je klíčová k vytvoření bezpečných a zdravých říčních systémů, obnoví 14 přítoků, které se vlévají do čtyř řek. Třetí fáze projektu revitalizuje mnoho malých lokálních toků, které slouží jako zdroje pro větší korejský říční systém. Projekt obnovy čtyř hlavních řek obnoví a revitalizuje 929 km celkového říčního systému korejského státu. Následující projekty spravované na regionální úrovni obnoví více než 10.000 km lokálních toků a více než 39 pobřežních mokřadů.

The goals of the Four Major Rivers Restoration Project of South Korea are to restore the Han, Nakdong, Geum and Yeongsan Rivers and to provide water security, flood control and ecosystem vitality. The project will also prevent natural disasters such as floods and droughts protect the environment and promote historical and cultural tourism. The project will result in the creation of many new jobs, furthering economic growth that also broadens the horizon of Korea's green growth initiative.

The Four Major Rivers Restoration Project of Korea is a comprehensive, pan governmental project, representing the planning commitment of several Korean governmental ministries to work together to restore the Han, Nakdong, Geum and Yeongsan rivers. Once completed, the project will provide water security, flood control and ecosystem vitality to communities along these rivers as well as to their 14 tributaries. The project will be completed in three phases. The first phase, which the government considers to be central to its objectives, is the restoration of the four major rivers. The second phase, crucial to establishing a secure, healthy river system, will restore the 14 tributaries that flow into the four rivers. Phase three of the project will revitalize the many small, local streams that serve as the sources of Korea's larger river system. The Four Major Rivers Restoration Project will renew and revitalize 929 km of Korea's entire national river system. Subsequent projects administered at the regional level will restore more than 10,000 km of local streams and more than 39 riparian wetlands.

Pět klíčových cílů projektu/There are five key objectives to the project

1. Zajištění bohatě zásobených vodních zdrojů proti možnému nedostatku vody/To secure abundant water resources against potential water scarcity;
2. Zavedení uceleného systému kontroly povodní/To implement a comprehensive flood control system;
3. Zlepšení kvality vody a obnovení ekosystémů, které na řece závisí a které zásobují říční systém/To improve water quality and restore the ecosystems those rely on and feed the river system;
4. Stavba víceúčelových otevřených prostorů pro lidi z mnoha komunit podél hlavních řek a přítoků projektu/To create multi-use open spaces for people living in the many communities along the major rivers and tributaries of the project;
5. Vytvoření podmínek pro další revitalizaci tohoto říčního systému v rámci regionálního úřadu/To create conditions for further revitalization of these river systems under regional authorities.

Ochrana života a propagace veřejného prospěchu/Securing life and promotion public welfare

Projekt obnovy čtyř hlavních řek se bude zabývat problémy spojenými s vodou, jako jsou opakující se povodně a sucha způsobená změnami klimatu, a vylepšením celkového stavu řek a jejich okolí ve státě.

The Four Major Rivers Restoration Project will address water-related problems such as recurring floods and droughts caused by climate change and improve the overall health of the nation's river environment.

Zajištění vodních zdrojů/Securing water resources

Zajištění 1,3 miliard m^3 vody posílí schopnost Korey odpovědět na budoucí nedostatky vody a sucha způsobená klimatickými změnami.

Securing 1.3 billion m^3 of water will strengthen Korea's capacity to respond to future water shortages and drought caused by climate change.

Prevence povodňových neštěstí/Preventing flood disasters

Povodňová neštěstí, přesahující historický cyklus dvousetleté povodně, se v Koreji kvůli klimatickým změnám objevují častěji. Jako součást projektu jsou zaváděna preventivní opatření zahrnující kontrolu dvousetleté pravidelně se opakující povodně. Korejská vláda vytváří záplavová území, která zadrží vodu až do úrovně dvousetleté povodně. Ministerstvo pro záležitosti pozemků, dopravy a námořnictva začalo s bagrováním sedimentů, zpevňováním hrází a výstavbou malých hrází, čímž zabezpečilo kapacitu 920 milionů m^3 povodňové vody.

Flood disasters, that exceed the historical cycle of traditional 200-year periodic floods, are occurring more frequently in Korea due to climate change.
Pre-emptive measures, including the control of 200-year periodic flooding, are being implemented as part of the project. The Korean government is creating floodplains that will contain water up to the levels of the 200-year periodic floods. The Ministry of Land, Transport and Maritime Affairs has begun dredging sediment, strengthening old levees, and building small dams, thereby securing 920 million m^3 in flood control capacity.

Obnova ekosystému řeky/Restoring the River ecosystem

Kvalita vody v hlavních tocích se do roku 2012 prostřednictvím rozšíření zařízení pro úpravu odpadních vod a vytvoření nových redukčních zařízení zelené řasy zvýší na stupeň dva s Biochemickou spotřebou kyslíku (BSK) menší než 3 miliontiny. Ministerstvo také pracuje na rehabilitaci ekosystémů břehů tím, že obnovuje přirozenou ekologii řek regionu, vytváří a obnovuje mokřady a přemisťuje zemědělskou produkci.

By 2012, through the expansion of sewage treatment facilities and the creation of new green-algae reduction facilities, mainstream water quality will improve to Level Two with a Biochemical Oxygen Demand (BOD) of less than 3ppm. The ministry is also working to rehabilitate the riparian ecosystem by restoring the natural ecology of the region's rivers, creating and restoring wetlands and relocating agricultural production.

Vznik kulturního zázemí na březích /Creating waterside culture

Zanedbané pozemky podél řek budou přeměněny na krásná oživená nábřeží, která poskytnou rozšířený přístup do vody a umožní lidem, aby se zapojili do různorodých kulturních a odpočinkových aktivit, které obohatí jejich každodenní životy.

Neglected lands along the rivers will be turned into beautiful, revitalized waterfronts that provide increased access to the water and that enable people to engage in a diversity of cultural and recreational activities that enhance their daily lives.

Povzbuzení místního růstu/Driving local growth

Projekt obnovy čtyř hlavních řek slučuje ekologický aspekt s kvalitou, kulturou, turismem a historií k propagaci místní ekonomiky se zaměřením na obohacení regionu úzce spjatého s břehy řek. Projekt bude také sloužit jako odrazový můstek k povzbuzení korejské ekonomiky zeleného růstu.

The Four Major Rivers Restoration Project will synthesize ecological character and quality, culture, tourism, and history to promote a locally based economy focusing on the enriched riparian character of the region. The project will also serve as a stepping stone to activate Korea's green growth economy.

Očekávané výhody/Expected benefits

Očekávaná příležitost pro Koreu stát se mezinárodní jedničkou v řízení vodních zdrojů
Základní řešení povodní a nedostatku vody
Příspěvky na obnovu ekosystému
Zvýšení kvality kulturních a volnočasových aktivit
Propagace projektů zeleného růstu
Oživení místní ekonomiky prostřednictvím nové zelené dohody
Status globální jedničky ve vodním hospodářství

Expect an opportunity for Korea to position itself as an international leader in water resources management
Fundamental resolutions to flooding and water shortages
Contributions to restoration of the ecosystem
Improvements in the quality of cultural and leisure activities
Promotion of green growth projects
Revival of local economies through the green new deal
Status as a global leader in water management

www.4rivers.go.kr/news/eng

1 | | 3 | |
| 2 | | 4

1 – Jez Ipo na řece Han/Jez Ipo na řece Han
2 – Řeka Geum, jez Gongju/Geum River-Gongju Weir
3 – Jez Hapcheon Changnyeong na řece Nakdong /Jez Hapcheon Changnyeong na řece Nakdong
4 – Jez Dalsung na řece Nakdong/Nakdong River-Dalsung Weir

Artechnic-Schréder a.s.
Vinohradská 74, 130 00 Praha 3
Tel.: +420 222 522 930
Fax: +420 222 521 722
Email: info@artechnic-schreder.cz
Web: www.artechnic-schreder.cz
Member of Schréder Group G.I.E.

Artechnic
Schréder
Schréder Group GIE

Gintautas Natkevičius

JSC Architects bureau G. Natkevicius and partners
Raguvos g. 4, Kaunas
Litva/Lithuania
www.natkevicius.lt

Kancelář JSC Architects, G. Natkevičius a partneři

Založena 1999 v Kaunasu.
Hlavní architekt a zakladatel společnosti Gintautas Natkevičius se věnuje architektuře už 30 let. Je ve svém oboru ceněným autorem a nositelem titulu Architekt roku.
Jedná se o jednu z několika předních specializovaných architektonických kanceláří v malé a mladé republice Litvě, která má za sebou dlouhou historii boje za nezávislost národa, stejně jako za nezávislou a typickou architekturu. Firma má dlouholeté zkušenosti v navrhování široké škály architektonických objektů, od originálního nábytku, náhrobků a exkluzivních rodinných domů, až po první státní krematorium nebo druhý největší letištní terminál v Litvě. Jejich hlavním cílem je vysoce kvalitní architektura a design, vždy se snaží zachovat původní koncept projektu. Kancelář se proslavila svou charakteristickou architekturou, netradičními řešeními, schopností řešit složité situace a vytvářet funkční, uživatelsky příjemné a snadno rozpoznatelné prostory a budovy. Za dobu existence získali velké množství ocenění a diplomů z výročních výstav Litevské unie architektů i jiných architektonických výstav. Dalším oceněním jejich práce jsou pak projekty mající celostátní význam, jako je krematorium, letiště Kaunas nebo dosud největší zastřešený tenisový kurt v Pobaltí.

JSC Architects bureau G. Natkevičius and partners

Established in 1999 in Kaunas.
Chief-architect, founder of a company, Gintautas Natkevičius, works in architecture for 30 years. He was evaluated among Lithuania colleagues and gained Architect of the year title. One of several leading specialized architectural design offices of a small and young country Lithuania, which has a long history of struggling for its national Independence as well as for independent and distinctive architecture.
Company has a long time experience in a wide range of designed and constructed architectural objects, varying from original furniture, nominal gravestones and exclusive small private houses to the first state crematorium and even the second largest airport passenger terminal in Lithuania. Main goal is a high quality of architecture and design, always trying to preserve the original conception of the project. The company has become famous in our country for its distinctive and guide-lining architecture, non-traditional solutions, capacity of solving complex situations and creating functional, user-friendly and easily recognisable spaces and buildings. During the period of our company's existence, we have gained quite an amount of awards and diplomas in the annual exhibitions of the Lithuanian Architects' Union and other important Lithuanian Architecture Exhibitions. Furthermore, as an evaluation of our company's efforts are the projects of State importance such as Crematorium, Kaunas Airport passenger terminal and so far the largest indoor tennis court in Baltic States.

Letiště Kaunas/Kaunas Airport

Terminál letiště je navržen jako první část budoucího velkého terminálu. Konstrukčně nabízí možnost podle potřeby rozšířit stavbu po obou stranách. Estetika terminálu je jako součást obřího mechanismu. Navzdory tomu, že v terminálu funguje celní kontrola, letová kontrola, policie, lékařská služba, komerční, restaurační a finanční služby, je funkční schéma budovy velice prosté a jasné. Cestující nečeká žádný zbytečný stres, často provázející cestování letadlem. Uvnitř je neutrální asketický interiér ze skla, kovu a betonu, jenž zdobí jediný světlý detail – velké osvětlení v příletové a odletové hale.

Terminal is designed as the first part of the future big terminal. Provides a construcive opportunity to expand the building on both sides, depending on the needs. Aesthetics of the terminal is like a part of a hugde mechanism. Despite the fact that in terminal acts the customs border control, flight security, police, medical services and commercial, food and financial companies, the function scheme of a building is very simple and clear. The passengers wont experience the additional stress, wich leads in traveling by aircraft. Inside the neutral ascetic glass, metal, concrete interior, which is adorned with the only bright detail – huge illuminators in departure and arrival halls.

GMP

Německo/Germany

Praxe/The practice

Architektonickou kancelář von Gerkan, Marg and Partners založil Meinhard von Gerkan a Volkwin Marg v roce 1965. Od té doby se kancelář rozrostla o čtyři další partnery, jednoho partnera pro Čínu, jedenáct společníků a více než 500 zaměstnanců v deseti pobočkách v Německu i v zahraničí.

gmp je jednou z mála všestranných praxí, která je zodpovědná za projekt od prvotního návrhu a jeho realizaci až po interiérový design. Jejich architektonický výraz charakterizuje Vitruviánské ideály pevnosti, trvanlivosti a krásy. Na základě porozumění architektura získává charakter udržitelnosti ve smyslu trvalosti, kdy jsou důležité nejen klimatické podmínky a odpovídající použití materiálů, ale kdy je dům, jako schránka pro rozmanitost lidské existence, navržen jasně uchopitelným způsobem. Kromě těchto požadavků staví gmp v různých kulturních kruzích v souladu s certifikovanými směrnicemi a po debatách s klientem.

V uplynulých 45 letech Meinhard von Gerkan, Volkwin Marg a jejich společníci navrhli a postavili budovy ve většině významných německých měst. Navrhli menší domy, hotely, muzea, divadla a koncertní haly, kancelářské budovy, obchodní centra a nemocnice i výzkumné, vzdělávací a sportovní zařízení, dopravní stavby, průmyslové budovy i územní plány.

Studio gmp se mezinárodně proslavilo jako architekti letišť, když v roce 1975 vznikla budova letiště Berlin Tegel s průjezdním letištním terminálem. Tento inovativní návrh byl dále rozvinut v podobě příletových a odletových hal na letištích ve Stuttgartu a Hamburgu.

gmp Architekten

Elbchaussee 139, Hamburg
Německo/Germany
http://www.gmp-architekten.de/

Mezinárodní uznání si kancelář získala nejen za své projekty jako je nové výstaviště v Lipsku, výstavní centrum v Rimini nebo Kristův pavilon pro EXPO 2000, ale i za design. Klíčovým příkladem je návrh rekonstrukce a zastřešení Olympijského stadionu v Berlíně nebo Hlavní nádraží v Berlíně, dokončené v roce 2006.

Studio gmp získalo více než 580 ocenění v národních i v mezinárodních soutěžích, mezi nimi více než 280 prvních cen a řadu uznání za příkladnou architekturu. Po celém světě stojí více než 340 staveb studia gmp. V Číně je to výstavní a kongresové centrum v Nan-ningu a v Šen-čenu, muzeum Pchu-tchung v Šanghaji a kulturní centrum Čung-kuan-cchun v Pekingu, nebo sportovní centrum v Šen-čenu a centrum orientálních sportů v Šanghaji. Dále pak operní domy v Čchung-čchingu a Čching-tao, nebo Čínské národní muzeum v Pekingu a nové nádraží Tchien-čin. V roce 2006 bylo dokončeno Národní kongresové centrum v Hanoji.
V roce 2010 pak Hanojské muzeum.

V Jižní Africe postavilo studio v roce 2009 tři stadiony, v Kapském městě, v Durbanu a v Port Elizabeth. Pro mistrovství světa ve fotbale v roce 2014 v Brazílii realizuje gmp stadiony v Brasilii a v Manaus.

Von Gerkan, Marg and Partners prokázali i dovednost v oblasti městského plánování svým vizionářským návrhem pro Stuttgart 21 pro Deutsche Bahn, HafenCity Hamburg a územním plánem Bukurešti, stejně jako mnoha dalšími urbanistickými projekty v Číně, včetně nového města Lin-kang pro 800 000 obyvatel.

Kromě Německa má gmp rozběhnuté projekty v Číně, Indii, Vietnamu, Brazílii, Itálii, Rusku, Švýcarsku a Litvě.

The architectural practice von Gerkan, Marg and Partners was founded by Meinhard von Gerkan and Volkwin Marg in 1965.
Since its inception it has grown to include four additional partners, one partner for China, eleven associate partners and more than 500 employees in ten offices in Germany and abroad.

gmp is one of the few practices with a generalist position, which takes responsibility for a project from the design idea and its realization right through to the interior design.

Their architectural interpretation is characterized by the Vitruvian ideals of solidity, longevity and beauty. Based on the understanding, architecture earns the quality of sustainability in the sense of permanence, when not only the climatic conditions and the corresponding use of materials are accounted for, but also when the house, as an envelope for the diversity of human existence, is designed in an obvious manner. Above and beyond these demands, they build in different cultural circles

in accordance with certified guidelines and in consultation with the client.

In the past 45 years Meinhard von Gerkan, Volkwin Marg and their partners have planned and constructed buildings in most major German cities. They have designed small scale homes, hotels, museums, theaters and concert halls, office buildings, commercial centers and hospitals as well as research, educational and sports facilities, buildings for transportation, trade and industry buildings and master plans.

gmp became internationally known as a team of airport architects when, in 1975, the Berlin Tegel building with its drive-in airplane terminal for „stacked parking" was established.
This innovative design has been further developed to transform the departure and arrival halls at Stuttgart and Hamburg airports.

They are internationally recognized not only for their projects like the New Trade Fair in Leipzig, the Rimini Exhibition Center or the Christ Pavilion for the EXPO 2000, but also for their designs. Key examples are the designs for the reconstruction and roofing of the Olympic Stadium in Berlin or Berlin Central Station, which was completed in 2006.

gmp has succeeded in winning more than 580 prizes in national and international competitions, among them more than 280 first prizes and a large number of awards for exemplary architecture. More than 340 buildings have been constructed by gmp worldwide.

Amongst others in China, the exhibition and congress centers in Nanning and Shenzhen, the Shanghai Pudong museum and the Zhongguancun Cultural Center in Beijing as well as the Universiade Sports Center in Shenzhen and the Shanghai Oriental Sports Center have been built. Further buildings are the opera houses in Chongqing and Qingdao as well as the Chinese National Museum in Beijing and the new Tianjin West Railway Station.

In the year 2006 in Hanoi/Vietnam the National Congress Center was finished. The Hanoi Museum was realized in 2010.

In South Africa three World Cup stadiums, in Cape Town, Durban, and Port Elizabeth were

1 | **3** | **4**
2 | **5**

1 – Berlín Brandenburg, letiště Willyho Brandta, Berlín, Německo/Berlin Brandenburg Willy Brandt Airport, Berlin, Germany © Marcus Bredt
2 – Letiště Hamburg, Německo/Hamburg Airport, Germany © Michael Penner
3, 4 – Letiště Hamburg, Německo/Hamburg Airport, Germany © Klaus Frahm
5 – Hlavní nádraží Berlín, Německo/Berlin Central Station, Germany © Jürgen Schmidt

gmp
von Gerkan, Marg and Partners · Architects

finished in 2009. For the 2014 FIFA World Cup in Brazil gmp realizes the stadiums in Brasília and Manaus.
Von Gerkan, Marg and Partners have demonstrated town-planning competence with their visionary proposals for Stuttgart 21 for the Deutsche Bahn, HafenCity Hamburg, and the urban master plan of Bucharest/Romania, as well as many urban projects in China, including the planning of Lingang New City for 800,000 inhabitants.

Aside from Germany gmp is currently involved in projects in China, India, Vietnam, Brazil, Italy, Russia, Switzerland and Latvia, to name but a few.

Hlavní nádraží Berlín /Berlin Central Station

gmp – von Gerkan, Marg and Partners Architects

Soutěž/Competition: 1. místo/1st Prize, 1993

Návrh/Design:
Meinhard von Gerkan, Jürgen Hillmer
Tým/Design team:
Jens Kalkbrenner, Manfred Stanek
Projektoví manažeři, dálkové spoje /Project managers, long-distance rail:
Hans-Joachim Glahn, Klaus Hoyer
Projektový manažer, skleněné střechy /Project manager, glass roofs: Prisca Marschner
Projektoví manažeři, stavební desky
/Project managers, building slabs:
Prisca Marschner, Susanne Winter
Projektový tým/Project team:
Christel Timm-Schwarz, Andreas Ebner, Petra Kauschus, Bettina Kreuzheck, Michael Scholz, Monica Sallowsky, Ivan Ivanov, Tomomi Arai, Klaus-Dieter Schimpf, Ralph Preuß, Karl-Heinz Behrendt, Matthias Holtschmidt, Dirk Tietgen, Rene Wiegand, Silke Petry, Burkhard Pick, Bernd Kottsieper, Helga Reimund, Kemal Akay, Frank Anacker, Stefan Both, Henning Raske, Meinhard Rudolph, Ivanka Perkovic, Antje Pfeifer, Vita Römer, Maike Carlsen, Radmilla Blagovcanin, Amra Sternberg, Ahrend Buchholz-Berger, Dirk Hünerbein, Stefan Bachmann, Constantin Oumat, Jan Koettgen, Karsten Fritsche, Katrin Junge, Gisbert von Stülpnagel, Sabine Gressel, Peter Karn, Christian Kreusler, Werner Schmidt, Lothar Scharpe, Hubertus Pieper, Elisabeth Mittelsdorf, Antje Lucks, Hans Münchhalfen, Peter Krüger, Klaus Jost, Gisela Koch, Sebastian Geiger, Claudia Gern, Wolfgang Höhl, Markus Siegel, Diana Kurscheid, Saban Yazici, Risteard Mac Diarmada, Thomas Weiser, Tomas Nowack, Alessandro Dalpiaz, Brigitte Queck, Imke Quast
Stavební inženýr/Structural engineering:
Schlaich Bergermann und Partner; IVZ/Emch+Berger
Osvětlení/Lighting design:
Peter Andres + Conceptlicht
Technické vybavení/Technical building equipment: Brandi IGH
Klient/Client: Deutsche Bahn AG represented by DB Projekt Verkehrsbau
Relizace/Construction period: 1996–2006
Hrubá plocha/Gross floor area: 175.000 m², 5 pater/5 levels
Pozemek/Site area: 100.000 m²

Na místě historického nádraží Lehrter Bahnhof vzniklo nejdůležitější vlakové nádraží v Německu: západo-východní a severo-jižní napojení na InterCityExpress doplněné o místní vlakové spoje. Severo-jižní trať vede 15 m pod zemí, pod řekou Sprévou a parkem Tiergarten. Západo-východní trať je zvýšená, její 430 m dlouhá nástupiště jsou zakrytá odlehčenou skleněnou konstrukcí, která nádraží v městském panoramatu jasně definuje. Centrální hala, 45 m široká a 159 m dlouhá, je umístěná mezi dvěma nosnými sloupy a zakrývá ji klenutá střešní konstrukce. Hala představuje vstupní bránu mezi čtvrtí Moabit na jedné straně a novou vládní čtvrtí na straně druhé. Skleněné střechy v hale jsou navržené jako struktura tažných lan, využívající čtvercový modul 1,2 m. Kombinace klenby, trámů a diagonálních lan vytváří skořepinovou strukturu. Boční pevnost zajišťují ocelové rámy v 20–30 metrových rozestupech.

On the site of the historical Lehrter Bahnhof, the most important train station in Germany is completed: A west-east- and a north-south-link of the InterCityExpress service connect here, supported by local train links. The north-south line runs 15 m below ground level underneath the River Spree and the Tiergarten. The west-east line is elevated, its 430 m long platforms are covered over 321 m by a light-weight glass structure, intersecting two building bars, which clearly define the north-south train station in the city scope. The central hall, 45 m wide and 159 m long, is located between these bars and is also covered by a fine vaulted roof structure. The hall offers an inviting gateway between the Moabit quarter on one side and the new government quarter on the other. The 46-m-high building bars bridge the upper station hall over a 70 m width, they are used for service, offices or hotels.

The station hall glass roofs are designed as tensile cable structures, using a square module of 1.2 m. The combination of vaults, beams and diagonal cables forms a shell-like structure. Lateral stiffness is provided by steel frames at 20 to 30 m intervals.

6 | | 8 | 9
| 7 | | 10

6, 7 – Hlavní nádraží Berlín, Německo/Central Station Berlin, Germany © Marcus Bredt
8 – Letiště Stuttgart, Německo/Stuttgard Airport, Germany © Richard Bryant
9 – Stanice Berlin-Spandau, Německo/Station Berlin-Spandau, Germany © Hans-Christian Schink
10 – Letiště Stuttgart, Německo/Stuttgard Airport, Germany © Richard Bryant

Středozemní průplav a průplavní most Magdeburk (Německo) /Mittelland Canal and Magdeburg Water Bridge (Germany)

Německý Středozemní průplav je nejdelší umělou vodní cestou v Německu, dlouhou 325,7 km. Spojuje průplav Dortmund-Ems s Labem a průplav Labe-Havola a řeky Rýn a Odru. Na západ umožňuje přes průplavy Dortmund-Ems, Rýn-Herne nebo Wesel Datteln spojení k Rýnu. Na východ spojuje průplav Labe-Havola, řeka Havola a průplav Havola-Odra Středozemní průplav s řekou Odrou. V evropském kontextu propojuje Nizozemí, Belgii, Lucembursko, Francii a Švýcarsko s Polskem a Českou republikou. Jednou ze staveb zde umístěných, je také průplavní most, v současnosti se svými 918 m nejdelší na světě, který u Magdeburku překračuje řeku Labe a spojuje tak německý Středozemní průplav se sítí vodních cest východně od Labe. Průplavní most byl slavnostně otevřen Dr. Manfredem Stolpem, německým ministrem pro dopravu, stavbu a územní rozvoj 10. října 2003. Představuje výrazné rozšíření vodní cesty Hannover, Magdeburg, Berlín.

With its 325.7 km in length, German Mittleland Canal (Midland Canal) is the longest artificial waterway in Germany. It connects the Dortmund-Ems Canal with the Elbe River and the Labe-Havel Canal with Rivers Rheine and Oder. In the West, it allows connection with Rheine through canals of Dortmund-Ems, Rheine-Herne or Wesel Datteln. On the East, the Elbe-Havel Canal, the Havel River and the Havel-Oder Canal connects the Mittlelland Canal with the Odra River. It the European context it connects the Netherlands, Belgium, Luxembourg, France and Switzerland with Poland and the Czech Republic. One of the constructions on the Canal is Water Bridge, with its 918 m in length currently the longest in the world, crossing the Elbe River near Magdeburg and connecting the German Mittelland Canal to the waterway network on the East from Elbe. The Water Bridge was opened by Dr. Manfred Stolp, German Minister for Transportation, Construction and Territorial Development, on October 10, 2003. It represents a significant enlargement of the waterway Hannover, Magdeburg, Berlin.

Nové lodní zdvihadlo Niederfinow /New boat lift Niederfinow

V roce 2007 bylo stávající lodní zdvihadlo Niederfinow, na klíčovém místě lodního spojení mezi Berlínem, Braniborskem a Štětínským regionem v Polsku, uznáno Spolkovou komorou inženýrů jako „historický symbol umění inženýringu v Německu". Po 75 letech provozu se však na zdvihadle množí známky opotřebení a moderní typy nákladních lodí se již do vany starého zdvihadla (délka 85 m, šířka 12 m, plavební hloubka 2,5 m) nevejdou. Bylo tedy rozhodnuto o vybudování lodního zdvihadla nového, které bude v souladu s evropskými standardy splňovat parametry V. třídy evropských vodních cest. Nového zdvihadla budou moci využít velké motorové lodě. Stavba tak dovolí zachovat vodní cestu Havola-Odra, spojující Berlín a Štětín a vytvoří podmínky pro převedení nákladní dopravy na dopravu šetrnou k životnímu prostředí. Po uvedení nového lodního zdvihadla do provozu bude možné v Niederfinow navštívit čtyři generace zdvihacích zařízení – jez Liepe s plavební komorou na vodní cestě Finow (1743), starý řetězec plavebních komor (1914–1972), původní lodní zdvihadlo (1934) a nové lodní zdvihadlo Niederfinow (plánované uvedení do provozu 2014).
Výsledkem projektu je monumentální zdvihadlo, které se bude podobat původnímu, protože původní typ pohonu a bezpečnostní koncepce jsou stále platné a budou znovu s moderními prvky použity. Stavební práce začaly v létě roku 2008 – stavba má impozantní rozměry: lodní výtah bude 130 m dlouhý a 60 m vysoký, umožní plavidlům, nepřesahujícím délku 115 m a šířku 11,45 m o tonáži až 6000 t, překonat spád 36 m. Na stavbu bude použito 70.000 m^3 betonu a 6000 tun ocelových konstrukcí. Žlab o rozměrech 115 x 12,5 x 4 m bude naplněný vodou vážit 9000 tun. 4 motory s výkonem 1280 kW budou pohybovat, včetně protizávaží, 18.000 tunami. Celková cena stavby je 285 milionů EUR. Nové lodní zdvihadlo je určeno pro přepravu 4,400.000 tun zboží ročně.
Po dokončení se Niederfinow zařadí mezi největší evropská lodní zdvihadla.
Staré lodní zdvihadlo bude zpočátku i nadále v provozu: bude sloužit k přepravě menších člunů a sportovních lodí. Poté bude zachováno jako velká turistická atrakce Braniborska: již nyní jej každý rok navštíví na 150 tisíc návštěvníků.

Předpokládá se, že po dokončení druhého lodního zdvihadla toto místo navštíví až 300 tisíc návštěvníků a proto bylo u starého lodního zdvihadla vybudováno informační centrum, kde je možné shlédnout modely a plány nového zdvihadla.
Stavba lodního zdvihala Niederfinow je další z řady projektů modernizace německých vodních cest. Především pro oderskou vodní cestu mají tyto stavby veliký význam, protože po jejich dokončení budou moci na Odru doplout moderní říční lodě ze západu Evropy. Investice se soustřeďují na výměnu mostů a rozšiřování/prohlubování vodních cest, čímž bude zajištěna lodní kontejnerová doprava mezi oblastí Berlína, nedalekým Baltským mořem a přístavy na Odře.

In 2007 the existing Niederfinow boat lift, on the key waterway junctions between Berlin, Brandenburg and Szczecin region in Poland, was recognized by the Federal Chamber of Engineers as a „historical symbol of the engineering art in Germany". After 75 years in operation, the boat lift shows more and more signs of wear and modern-type cargo ships don't fit anymore in the bathtub of the old lift (85 m in length, 12 m in width, 2.5 m in depth). It was therefore decided to build a new boat lift that would fulfill the European standard parameters of the European V. class waterways. The new boat lift will be suitable for large motor boats. The construction will thus allow to maintain Havel-Oder waterway connecting Berlin and Szczecin and will create conditions for transitioning the freight to an environmental friendly type of transport. After the new boat lift is in operation, it will be possible to see four generations of lifting devices in Niederfinow – Liepe weir with a lock chamber on the Finow waterway (1743), old chain of lock chambers (1914–1972), the original boat lift (1934) and the new Niederfinow boat lift (planned to be put in operation in 2014).
The result is a monumental lift similar to the old one because the original type of propulsion and safety conception are still valid today and will be used once again together with modern elements. Construction works began in the summer of 2008 – the construction has impressive dimensions: the boat lift will be 130 m long and 60 m high, it will enable vessels, not longer than 115 m and wider than 11.45 m, with tonnage up to 6000 tons, to overcome descent of 36 m. The construction will use 70 000 m3 of concrete and 6000 tons of steel structures. A drain 115 12.5 4 m filled with water will weight 9000 tons. Four motors with 1280 kW power will move 18 000 tons, including weight. The total price is 285 million EUR. The new boat lift should transport cargo of 4 400 000 tons a year. After finishing, Niederfinow will be enlisted among the largest European boat lifts.
The old boat lift will be still in operation at the beginning; it will serve for transportation of smaller boats and sport boats. Later, it will be preserved as a huge tourist attraction of the Brandenburg – 150 thousand visitors visit it every year now. It is assumed that when the second boat lift is finished, this place will be visited by 300 thousand visitors and that's why an information center was built near the old boat lift where you can see models and plans of the new one.
The construction of Niederfinow boat lift is part of the series of projects of German waterways modernization. These constructions are important mainly of the Oder waterway because when they're finished, modern river ships from Western Europe will be allowed to get to Oder. Investments are focused on the replacement of bridges and enlargement/deepening of waterways to ensure container boats transportation between Berlin region, Baltic Sea and Oder River ports.

1 | | **3** | |
| **2** | **4** | **5**

1 – Magdeburg, plavební komora Rothensee /Magdeburg, Rothensee Lock Chamber
2, 5 – Průplavní most Magdeburg/Magdeburg Canal Bridge
3, 4 – Středozemní průplav Magdeburg/Magdeburg Mediterranean Canal

UN Studio

UNStudio, založené v roce 1988 Benem van Berkelem a Calorine Bosovou, je holandské architektonické a designové studio zaměřené na architekturu, urbanismus a infrastrukturu. V roce 2009 vznikla pobočka v Asii, s první kanceláří v Šanghaji. S více než 70 projekty v Asii, Evropě a Severní Americe, ateliér nadále expanduje a mezi zakázky z poslední doby patří projekty v Číně, Jižní Koreji, Itálii, Německu a USA. Od samého počátku rozvíjí UNStudio designové znalosti jako výsledek kombinace navrhování a výstavby projektů s aktivním zapojením do architektonické teorie. V roce 2008, na základě trvalého zájmu o geometrii, digitální produkci, materiálové efekty a dosažitelný design, vedly společné znalosti k zavedení znalostní platformy ve studiu. Klíčovými projekty UNStudia jsou Muzeum Mercedes-Benz ve Stuttgartu (Německo), víceúčelový rozsáhlý projekt Raffles City v čínském Chang-čou, divadlo Agora v Lelystadu (Nizozemí) a Erasmův most v Rotterdamu (Nizozemsko).

UNStudio, founded in 1988 by Ben van Berkel and Caroline Bos, is a Dutch architectural design studio specializing in architecture, urban development and infrastructural projects. In 2009 UNStudio Asia was established, with its first office located in Shanghai, China. With already over 70 projects in Asia, Europe, and North America, the studio continues to expand its global presence with recent commissions in among others China, South-Korea, Italy, Germany and the USA. Since the founding of the practice, UNStudio has been developing design knowledge as a result of combining the designing and building of projects with an active participation in architectural theory. In 2008, following a continued interest in geometry, digital production, material effects and attainable design solutions, this communal knowledge led to the introduction of knowledge platforms to the studio. Pivotal UNStudio projects are the Mercedes-Benz museum in Stuttgart (Germany), the large scale mixed-use project Raffles City in Hangzhou (China), the Agora theatre in Lelystad (The Netherlands) and the Erasmus Bridge in Rotterdam (The Netherlands).

Územní plán Nádraží Arnhem Central/Arnhem Central Station Masterplan (1996–1998)

Návrh/Design: UNStudio (Ben van Berkel, Tobias Wallisser, Sibo de Man)
Spolupráce/Collaboration: Cecil Balmond (Arup)
Studie/Masterplan study: Ben van Berkel, Freek Loos, Peter Trummer, Henk Bultstra, Cees Gajentaan, John Rebel, Andreas Krause
Územní plán/Masterplan: Ben van Berkel, Tobias Wallisser, Sibo de Man, Henk Bultstra, Edgar Bosman, Astrid Piber, Oliver Bormann, Yuko Tokunaga, Ulrike Bahr, Ivan Hernandez
Přestupová hala/Transfer Hall: Ben van Berkel, Tobias Wallisser with Arjan Dingsté, Nuno Almeida and Marc Herschel, Rein Werkhoven, Matthew Johnston, Sander Versluis, Misja van Veen, Derrick Diporedjo, Marc Hopperman, Ahmed El-Shafei, Daniel Gebreiter, Uli Horner, Freddy Koelemeijer, Wouter Hilhorst, Maartje van Dehn, Kirstin Sandner, Elisabeth Beusker
Autobusová plošina/Bus deck: Ben van Berkel, Sibo de Man, Tobias Wallisser, Jacco van Wengerden, Jacques van Wijk, Nuno Almeida, Paul Vriend, Phillip Koelher, Marco Hemmerling

UNStudio

Stadhouderskade 113, Amsterdam
Nizozemí/The Netherlands
www.unstudio.com

Parkovací garáže/Parking Garage: Ben van Berkel, Sibo de Man, Tobias Wallisser, Jacques van Wijk, Ton van den Berg, Nuno Almeida, Jacco van Wengerden, Mark Westerhuis, Matthew Johnston, Marc Herschel, Paul Vriend, Eli Aschkenasy, Remko van Heumen
Tunel/Tunnel: Ben van Berkel, Freek Loos, Ger Gijzen, Jacques van Wijk, John Rebel
Nástupiště/Platforms: UNStudio, Ben van Berkel with Arjan Dingsté and Marc Hoppermann, Marc Herschel, Derrick Diporedjo, Kristin Sandner, Rein Werkhoven
Poradci/Advisors:
Stavba/Engineering: Arup, Amsterdam
Konstrukce/Structure: Van der Werf & Lankhort, Arnhem

Arnhem Central je rozsáhlý urbanistický projekt sestávající z různých prvků, jež dohromady vytvářejí dynamický dopravní uzel. Územní plán zahrnuje kancelářské prostory, obchody, obytné jednotky, novou nádražní halu, železniční nástupiště a podchod, tunel pro auta, skladiště bicyklů a rozlehlé garáže. Projekt s tak složitým souborem požadavků vyžaduje metodický přístup, jenž zohlední smíšenou povahu dané zástavby. Dynamická povaha hloubkového plánovacího procesu umožňuje sloučit na jednom místě prvky času, uživatelských trajektorií a náplně do účinného a jednotného systému. Jednotlivé programy umístěné pod jednou nepřerušovanou střechou tvoří jeden z hlavních vstupů do Arnhemu a jeho architektura je přírůstkem k ikonografii města. Zástavba vytvoří 80.000 m^2 kancelářský ploch, 11.000 m^2 obchodů, 150 obytných jednotek, novou nádražní halu, čtvrté vlakové nástupiště, podchod, tunel pro auta, sklad pro 5.000 bicyklů a garáž pro 1.000 aut.
Nová identita oblasti nádraží bere v úvahu regionální význam Arnhemu. Denně tudy projede přes 65.000 lidí, pro mnoho návštěvníků je to začátek města. S ústředními zastávkami regionálních i místních autobusových linek a s parkovacími prostorami vytváří nádraží hlavní vstupní bránu do města. To zdůrazňuje potřebu kvalitního napojení na staré centrum. Stejně tak důležitá je urbanistická kvalita samotného místa pro lidi, kteří tu každý den pracují, čekají, přestupují, setkávají se nebo nakupují.

Arnhem Central is a large urban plan development composed of diverse elements, which amassed constitute a vibrant transport hub. The masterplan incorporates office space, shops, housing units, a new station hall, a railway platform and underpass, a car tunnel, bicycle storage and a large parking garage.
A project with such an intricate set of requirements necessitates a methodological approach that can accommodate the hybrid nature of the development. The dynamic nature of the Deep Planning process allows the locus to fuse elements of time, occupant trajectories and programme into an efficient and integral system. Housed under a continuous roof element these programmes constitute one of the main thresholds into Arnhem, its architecture adding to the iconography of the city. The expansion generates 80.000 m^2 of office space, 11.000 m^2 of shops, 150 housing units, a new station hall, a fourth railway platform, a railway underpass, a car tunnel, storage for 5,000 bicycles and a garage for 1,000 cars.
The new identity of the station area acknowledges the regional significance of Arnhem. More than 65,000 people pass through it every day; for many visitors the town starts here. With its central bus stops for regional and local buses and parking facilities, the station area forms the main entrance to the town.
This accentuates the need for good connections to the old centre. Equally important is the urban quality of the area itself for the people who work, wait, change buses or trains, meet and shop here daily.

1 | | | 3
| 2 | 4 |

1–4 – Stanice Arnhem Central/Arnhem Central Station

Přestupní hala/Transfer Hall

Přestupní hala je centrální částí územního plánu Arnhem Centralu, jež spojuje různé programy a úrovně. Budova ukrývá zázemí a čekárny pro vlaky, trolejbusy a autobusové zastávky, i komerční plochy a konferenční centrum a slouží jako spojovací uzel mezi těmito třemi dopravními módy, centrem města, oblastí Coehoorn, parkovací garáží a náměstím s kancelářemi.

The Transfer hall is the central piece of the Arnhem Central Masterplan, linking different programs and levels. The building shelters the facilities and waiting areas for the trains, trolley buses and bus station, as well as commercial areas and a conference centre, and serves as the linking hub between these transportation modes, the city centre, the Coehoorn area, the parking garage and the office plaza.

Podzemní parkoviště /Underground Parking

Podzemní parkoviště Arnhem Central zabírá plochu 44.000 m² a nabízí parkovací místa pro 1.000 aut. Parkoviště je začleněné do prostoru pro veřejnou dopravu. Tento prostor je uspořádán jako zastřešené, větrané náměstí, z nějž je přístup k vlakům, taxíkům, autobusům, bicyklům, autům, ke kancelářím i do centra města. Parkoviště je stavba bez sloupů s integrovaným, červeně zbarveným, orientačním systémem a světlem přicházejícím schodišťovými šachtami ve tvaru V. Tvar V má na parkovišti vytvářet integrované spojení řídící cirkulaci, přivádějící světlo do všech tří pater parkoviště a fungovat jako stavební prvek.

The Arnhem Central underground parking facility occupies an area of 44,000 m² and provides parking spaces for 1.000 cars. The car park is integrated into the public transportation area. This area is organized as a roofed-over, climate-controlled plaza that interconnects and gives access to trains, taxis, buses, bikes, cars, office spaces and the town centre. The car park is a column free structure, with integrated color-coded way finding and daylight penetration via the V-model stairwells.

The V-model is employed in the car park to form integrated connectors organizing circulation, providing daylight deep into the three parking levels and as a construction element resulting in a column-free structure.

Střechy nástupišť/Platform Roofs

Arnhem Central obsluhuje několik regionálních tras i vysokorychlostní vlaky do Německa. S tím, jak narůstají počty cestujících, obnovuje se i železniční infrastruktura. Na úrovní vlakového nádraží přibude nové, čtvrté nástupiště a všechny střechy stávajících nástupišť budou vyměněny. Nově navržené střechy pro nástupiště přinášejí pocit lehkosti a prostoru. Velká střešní světla spolu s konstrukčními oblouky dodávají nástupištím pozitivní nádech. Zvýšená lávka pro pěší je součástí návrhu, propojuje jednotlivá nástupiště se severním vstupem na nádraží. Ve střeše je integrovaný systém elektrifikace sjednocující vzhled všech nástupišť.

Arnhem Central converts several regional routes and high speed trains to Germany. As passenger numbers will continue to grow, the railway infrastructure is being substantially revitalized. On the train station level a new 4th platform will be added and all current platform roofs will be replaced. The design concept for the new platform roofs provides a sense of light and space. Large roof lights, which together with the structural spans, adding to a positive experience of the transfer platforms and surroundings. The elevated footbridge is fully integrated in the design, connecting the different platforms with each other and with the north entrance of the train station. The electrified system has also been integrated into the roof structure, giving a uniform appearance across all platforms.

Park Tower a Rijn Tower /Park and Rijn Towers

Věže Park a Rijn Towers, viditelné na horizontu, označují městský dopravní uzel a v jejich přízemí fungují některé veřejné prvky přestupní haly. Dvě výrazné hmoty mezi sebou tvoří mezeru, která brání vizuálnímu přerušení spojení mezi severem a jihem.

Visibly recognizable on the horizon, the Park and Rijn towers denote the city's transportation hub as well as assimilating some of the public functions of the transfer hall at ground level. The two distinct volumes create a void between them, thereby avoiding the complete severance of the visual connection between North and South.

1 | 2

1,2 – Nádraží Arnhem Central/Arnhem Central Station

3 | 4 | 5

3 – 5 – Nádraží Arnhem Central/Arnhem Central Station

Rozšíření panamského průplavu

Stavba Panamského průplavu začala v r. 1881. V průběhu stavby stavitelé čelili technickým problémům, sesuvům půdy a tropickým nemocem, které decimovaly pracovní síly. Průplav byl dokončen v roce 1914. Souhrnné náklady činily tehdejších 337 milionů USD. Uvedením průplavu do provozu v létě roku 1914 zkrátilo 77 km průplavu cestu z New Yorku do San Franciska o 13.000 km. Průjezd průplavem trvá 8 až 10 hodin.

Stavba zahrnuje tři výškové stupně plavebních komor 300 x 33 x 12 m. Rozsáhlé zemní práce se musely provést ve 14,8 km dlouhém zářezu Culebra (nyní Gaillard) a dále při prohrábkách koridorů vodní cesty po jezerech a menších přístupových kanálech. Materiál ze zářezu (cca 76 mil. m^3) byl použit k výstavbě přehrady Gatún na řece Chagres, tak vzniklo v té době největší člověkem vytvořené jezero na světě. Plavidlo, vplouvající do průplavu u města Colon na atlantické straně, je vyzdviženo o 25,5 m třemi plavebními komorami umístěnými bezprostředně za sebou (stupnice), pojmenovanými Gatún, do stejnojmenného jezera. Následuje 24 km plavby po jezeře a poté 15 km zářezem Gaillard k plavební komoře Pedro Miguel, která proplaví plavidlo o 9,5 m níže. Loď pokračuje přístupovými kanály a jezerem Miraflores, zakončeným dvěma komorami (opět stupnice) s rozdílem hladin 16,5 m níže, na úroveň přístavu Balboa na pacifické straně. Všechny plavební komory jsou zdvojené paralelně, je tak možný současný provoz v obou směrech.

Průplav, kterým od 15. 7. 1914 do dnešního dne proplulo více než 960.000 lodí, již přestává vyhovovat větším moderním plavidlům a očekávané poptávce. Současná maximální kapacita průplavu bude dosažena v roce 2012 a dále by nemohla uspokojit rostoucí poptávku.

V souladu s návrhem inženýrů na přistavění nového panamského průplavu bylo v r. 2006 vypsáno národní referendum, které záměr schválilo. Problémem byl mimo jiné nedostatek vody pro četná proplavení a požadavek zabránit přílišnému mísení mořské vody se sladkou vodou ve vnitrozemí. Stavba započala 3. 9. 2007. Ze záměru, nazývaného „projekt století", který povede paralelně s původním průplavem, jsou již hotovy zemní práce. Došlo k rozšíření a prohloubení stávajících plavebních kanálů, zářezu Gaillard a dalších přístupových kanálů včetně nového 6,2 km kanálu/zářezu okolo jezera Miraflores. Dále budou postaveny dvě nové stupnice plavebních komor – jedna na pacifické a druhá na atlantické straně průplavu. Stupnice sestávají ze tří plavebních komor navazujících za sebou. Každá plavební komora (488 x 55 x 18,3 m), umožňující proplavení lodí o maximální délce 366 m, šířce 49 m a ponoru do 15,2 m a kontejnerových plavidel do 12.500 TEU, bude mít tři nádrže (430 x 70 x 5,5 m) kvůli úsporám vody. Dokončení stavby bylo plánováno na rok 2015. Ale dle zástupce investora, Alberta Zubiety, se předpokládá

dokončení již v roce 2013. Náklady mají dosáhnout 5,25 miliardy USD (asi 100 mld. Kč). Téměř sto let staré původní a plně funkční plavební komory získají nyní větší prostor pro údržbu. Správce označil jejich výhledový provoz na dobu neomezenou. Předpokládaný nárůst přepravy z 280 milionů tun (starým průplavem) v roce 2005 se odhaduje na 510 milionů tun v roce 2025. Oba průplavy dohromady mohou v budoucnu dosáhnout maximální udržitelné kapacity 600 milionů t ročně.

Extension of the Panama Canal

The construction of the Panama Canal began in 1881. During the construction the engineers had to face technical difficulties, landslides and

1 | 2 | 3

1 – Vizualizace nových plavebních komor a plavebního kanálu na pacifické straně/Visualization of the new lock chambers and a canal on the Pacific side

2 – Vizualizace nových plavebních komor na atlantické straně/Visualization of the new lock chambers on the Atlantic side

3 – Námořní kontejnerové lodě vjíždějí do průplavu z atlantické strany/Seafaring container ships entering the Canal from the Atlantic side

Panama/Panama

tropical diseases decimating the manpower. The Canal was finished in 1914. Overall costs in that time were 337 million USD. Opening the 77 km long Canal, the journey from New York to San Francisco was shortened by 13,000 km. Sailing through the Canal takes 8 to 10 hours.

The construction include three size levels of lock chambers 300 x 33 x 12 m. Extensive ground

works had to be done in the 14.8 km trench Culebra (now Gaillard) and further on during dredging the waterway corridors after lakes and smaller access channels. Material from the trench (c. 76 ml. m^3) was used in the construction of Gatún Dam on the Chagres River creating the largest man-made lake in the world of that time. A ship, sailing to the Canal at the city of Colon on the Atlantic side, is lifted by 25.5 m in three locks placed immediately behind each other (scale), called Gatún, into the so-called lake. Then there is a 24 km sail over the lake followed by 15 km trench Gaillard to the Pedro Miguel lock navigating the ship by 9.5 m lower. The ship continues through access channels and Miraflores Lake closed by two locks (scale) with surface difference 16.5 m, to the level of the Balboa port on the Pacific side. All locks are parallelly doubled, therefore simultaneous traffic in both directions is possible. With more than 960,000 ships sailed through from July 15, 1914 until today, the Canal is no longer suitable for modern vessels and expected demand. Current maximum capacity of the Canal will be reached in 2012 and could not satisfy the growing enquiry.

Together with the proposal of the engineers to build a new Panama canal, national referendum was held in 2006 that approved the intention. The problem was among others lack of water for too many sails and a requirement to prevent mixing the sea water with the fresh water from the inland. The construction began on September 3, 2007. The „Intention of the Century" running along the original Canal already has the ground work done. Existing channels, Gaillard trench and other access channels were extended and deepened, including a new 6.2 km channel-trench around the Miraflores Lake. Furthermore, two new scales of lock chambers will be built – one on the Pacific side and the other on the Atlantic side of the Canal. The scales consist of three lock chambers in a row. Each lock chamber (488 x 55 x 18.3 m), enabling to sail ships with a maximum length of 366 m, breadth of 49 m and draught of 15.2 m and container vessels up to 12,500 TEU, will have three tanks (430 x 70 x 5.5 m) in order to save water. The construction is to be finished in 2015. But according to the investor deputy Albert Zubieta it is assumed to be finished already in 2013. The costs should reach 5.25 billion USD. Almost 100-year-old original and fully functional lock chambers will now have more space for maintenance. The administrator sees their future operation as unlimited. The assumed growth of cargo should be from 280 million tons (old Canal) in 2005 up to 510 million tons in 2025. Both Canals together can reach maximum sustainable capacity of 600 million tons a year in the future.

4 | 5 | 6

4 – Intentzivní práce na nových plavebních komorách na atlantické straně/Intensive work on the new lock chambers on the Atlantic side

5 – Práce na rozšíření Panamského průplavu probíhají nepřetržitě dnem.../Works on the enlargement of the Panama Canal are going on day...

6 – ... i nocí/...and night.

Natascha Grilj

Natascha Grilj

Rakouské kulturní fórum
Jungmannovo nám. 753/18, Praha 1/Prague 1
Tel.: +420 221 181 777
e-mail:info@rkfpraha.cz
www.rkfpraha.cz

Již po staletí je toho, co mají Rakousko a Česko společné, mnohem více než toho, co je rozděluje a platí to i v architektuře. Spolupráce rakouských a českých stavitelů a architektů má dlouhou tradici – vzpomeňme třeba jen rodáka z Otztalu Matthiase Bernharda Brauna, který jako jeden z nejznámějších barokních sochařů vytvořil množství uměleckých děl, mimo jiné také některé ze soch Karlova mostu: sv. Luitgardu, sv. Iva, sv. Václava a sv. Ludmilu.
Naproti tomu my vzpomínáme na Čecha Josefa Hlávku, jednoho z nejdůležitějších stavitelů ve Vídni v době budování třídy Ringstraße, který stavěl především činžovní domy, ale také kostel lazaritů, akademické gymnázium a Dvorní operu.

Slovinský architekt Josip Plečnik působil v Lublani, Vídni a v Praze, přičemž Pražané ho mnohem více chápali a cenili než Vídeňané, jak tomu ostatně bylo u mnoha jiných osobností, například u Mozarta.

Dobrou spolupráci zažíváme v nejrůznějších podobách také dnes. Architecture Week Praha 2012 prezentuje tvorbu Alberta Wimmera, jednoho z nejinovativnějších zástupců rakouské urbánní architektury, který se v současnosti podílí na velkých projektech nemocnice Vídeň sever a vídeňského hlavního nádraží. Jeho strategie v oblasti bydlení, městské architektury i životního prostředí v sobě spojují vysoké nároky na inovativnost, podnětnost, emotivnost i cílené profilování. Jeho zapálený a kreativní tým razí nové cesty, kde ohled na životní prostředí a udržitelnost hrají důležitou roli.

Pokud jde o ekologické stavění, patří Rakousko již dlouhá léta k avantgardě, soulad s okolní krajinou a dialog se stávající architekturou se táhne jako Ariadnina nit současnou rakouskou architekturou, takže rakouský příspěvek plně odpovídá stěžejnímu tématu letošního ročníku Architecture Week Praha, kterému přeji inspirativní setkání i diskuze a mnoho nadšených návštěvníků.

What unites Austria and the Czech Republic has been much more significant for centuries than what divides them. This also holds true for the realm of architecture. Austrian and Czech builders and architects have been collaborating for a long time. Just think of Matthias Bernhard Braun, one of the most famous baroque sculptors, who was originally from the Otztal Valley in Tirol. He has created numerous pieces of art in Prague. Among them are some of the statues of the Charles Bridge, namely St. Lutgardis, St. Ivo, St. Wenceslas and St. Ludmila.

We should also remember the Czech Josef Hlavka, who was one of the most important building contractors of the Ringstrasse Era in Vienna. He mainly built apartment houses, but was also responsible for the construction of the Lazarist Church, the Akademisches Gymnasium secondary school and the Court Opera in Vienna.
The Slovenian architect Jože Plečnik worked in Ljubljana, Vienna and Prague. He was however much better understood and more appreciated by the people of Prague than by the Viennese. Other well known personalities, like for instance Wolfgang Amadeus Mozart, have experienced the same.

Today we can still experience good cooperation between the two countries in many different ways. At the 2012 Prague Architecture Week the work of Albert Wimmer, one of the most innovative representative of Austrian urban architecture, is going to be shown. Wimmer is currently working on projects like the Vienna North Hospital and the Vienna Central Railway Station. His strategies for the future of residential spaces, urban areas, and the environment, combine the pursuit of innovation and the challenge of creating emotions and finding conscientious positions in architecture.
His dedicated and creative team is breaking new ground, while putting big emphasis on environmental compatibility and sustainability.

Austria has been a pioneer of sustainable building for years. The reference to surrounding landscapes and the interaction with existing works of architecture are recurring themes in modern Austrian architecture. Thus the Austrian contribution fits in very well with this year's focus on urbanism at the Prague Architecture Week. I trust that there are going to be many inspiring encounters and discussions and that a lot of pleased visitors will join the weeks.

Albert Wimmer

Arch. Dipl.-Ing. Dipl. TP Albert Wimmer

Albert Wimmer studio architektury
Flachgasse 53, Vídeň/Wien
Rakousko/Austria
www.awimmer.at

Albert Wimmer studio architektury bylo založeno v roce 1977. Realizace rozsáhlých projektů, jako je elektrárna Freudenau ve Vídni, reorganizace a revitalizace centra města Leuven v Belgii, bydlení a obytné oblasti Perfektastraße ve Vídni, stejně jako čtvrť Helgoland, vypracování Příručky Corporate Identity pro rakouské dráhy a výstavba sportovního a zábavního parku Tivoli-New pro EURO 2008 v Innsbrucku, stadion v Salzburg Wals-Siezenheim, Stadion pro EURO 2008 v Klagenfurtu a Stadion pro EURO 2012 ve Lvově (Ukrajina), byla umožněna díky velkým úspěchům v soutěžích.
Úspěchy v architektonických soutěžích v současné době formují škálu činností: Územní plán pro okresy na jihu a centrální nádraží ve Vídni, nové konferenční centrum v sídle Organizace spojených národů ve Vídni, hlavní plán Eurogate a Monte LAA či probíhající výstavba nové nemocnice Krankenhaus Nord ve Vídni.
Studio Albert Wimmer má po mnoha letech zkušenosti v mezioborové spolupráci a splnilo všechny velké úkoly k plné spokojenosti klientů. Mezinárodní tým tvoří 70 velmi schopných, vysoce kvalifikovaných pracovníků, jejichž jádrem je v posledních patnácti letech konstantní složení asi dvaceti osob, zaručující vysokou úroveň odborných znalostí. Spolupracuje s kolegy a dalšími odborníky na národní a mezinárodní úrovni.
Atelier Albert Wimmer ZT má také bohaté znalosti a zkušenosti s realizací rozsáhlých projektů územního plánování a urbanismu.

Albert Wimmer's architecture studio was founded in 1977. The realisation of large scale projects such as the Freudenau power-station of Vienna, the reorganisation and revitalisation of the Leuven town centre in Belgium, the housing and residential area of Perfektastraße in Vienna as well as the Quarter Helgoland, the elaboration of the Corporate Identity-Manuals for the Austrian Railways and the construction of the EURO 2008 sports and leisure park Tivoli-New in Innsbruck, the EURO 2008 stadium in Salzburg Wals-Siezenheim, the EURO 2008-Stadium of Klagenfurt and the EURO 2012-Stadium in Lviv (Ukraine) have been enabled through major successes in competitions.
Major successes in architectural competitions are currently shaping the range of activities: The master plan for the district of the south- and central railway station of Vienna, the new conference centre at the United Nations headquarters in Vienna, the master plan Eurogate and Monte LAA and the ongoing new development of the new hospital Krankenhaus Nord in Vienna.
Over many years the studio of Albert Wimmer is experienced and skilled in interdisciplinary work and has accomplished all big assignments and orders to full satisfaction of the clients.
A fix team of some 70 very committed, highly qualified, international employees, whose core has had a constant composition of about 20 persons over the last fifteen years, guarantees high-level professional expertise. The work routine is described by a tight network of cooperation with colleagues and other experts on national and international levels.
Over many decades a highly qualified staff has gained broad experience and know-how through continuous professional planning and processing of projects in Austria and other countries.
The Atelier Albert Wimmer ZT has wide experience and great knowledge of realisation of large scale projects in master planning and urban design. The Atelier sets great value to continuing quality checks and has therefore specialised employees.

Hlavní nádraží Vídeň/Vienna Central Station

Wiedner Gürtel, Vídeň, Rakousko/Vienna, Austria

Klienti/Clients: ÖBB Infrastruktur AG, ÖBB Immobilien
Architektura/Architecture:
Hotz/Hoffmann o Wimmer, člen vídeňského týmu/Member of the Viennese team
Projektoví architekti/Project architects:
Arch. DI Dipl TP Albert Wimmer (hlavní architekt/lead architect)
Arch. DI Michael Frischauf, Arch. DI Paul Thrakl, Dipl. Arch. ETH FA SIA Robert Surbeck
Projektový management/Project management:
Arch. DI Michael Frischauf, DI Thomas Ramsl (zástupce/deputy)
Dodavatel, stavební firma 1/Building contractor, construction firm 1:
ARGE WHBF BL01 Porr – Strabag – Alpine
Konstrukční poradce/Structural consultant:
Werner Consult ZT,
Tecton Consult ZT
Stavební inženýr – MEP /Building services engineering – MEP: TB ZFG-Projekt GmbH

Elektrifikace, ICE/Building services engineering – electrical engineering, ICE:
TB Eipeldauer & Partner

Územní plán/Masterplan: 2004
Předběžný návrh nádraží/Preliminary design traffic station: 2006
Odevzdání/Submission: 2007
Soutěžní návrh/Tender design: 2008–2010
Plánování realizace/Implementation planning: od 2008/from 2008

Začátek výstavby/Start of construction: leden 2010/January 2010
Kompletní předání/Complete commissioning: prosinec 2014/December 2014

Plocha projektu/total area: 109 ha
Infrastruktura/Infrastructure project: 50 ha
Mostní konstrukce/Bridge construction: cca 30.000 m²

Zastavěná plocha/Built-up area:
Nádraží/Train station: cca 60.000 m²
Nákupní centrum/Shopping centre: cca 20.000 m²

Hlavní nádraží ve Vídni je při rozloze 109 ha momentálně nejdůležitějším projektem pro infrastrukturu města a jeho obyvatele. Jen 2,5 km od centra vzniká nová čtvrť, charakterizovaná nejlepším možným spojením a vysokou kvalitou bydlení, s nádražím jako srdcem oblasti. Tímto projektem posiluje město Vídeň svou pozici ve středu Evropy a získává rychlé a výkonné spojení s ostatními trhy. Nové moderní nádraží se stane symbolem Vídně, jakožto turistického i obchodního centra v srdci Evropy.

1 | 2 | 3

1 – Hlavní nádraží Vídeň, územní plán se značkami /Vienna Central Station, masterplan with marks.
2 – Hlavní nádraží Vídeň, rámec střešní konstrukce /Vienna Central Station, roof structure framework
3 – Hlavní nádraží Vídeň, model nástupiště/Vienna Central Station, platform model

Nové nádraží vyrůstá na pozemku mezi stávajícím jižním a východním nádražím a náměstím Südtiroler Platz. Původní budova nádraží byla zbořená. Vzhled nového nádraží, s hlavním vstupem na Südtiroler Platz, bude lehký a snadno přístupný. Eskalátory a výtahy rozvezou cestující do celkem pěti pater. Bude zde zhruba 100 obchodů a mnoho občerstvovacích zařízení na ploše 20.000 m². Pod plochou nádraží se buduje garáž, která pojme více než 600 aut a tři garáže pro kola nabízející asi 1.600 stání.

Hlavní nádraží Vídeň je třeba vidět ve světle „renesance železničních nádraží". Architektura by měla odrážet koncept „síly a rychlosti". Nové nádraží bude průjezdní. Vídeň tak poprvé bude mít nádraží, na které budou vlaky přijíždět a odjíždět ze všech směrů. Výstavbou výkonného severojižního a východozápadního spojení se nádraží stane nejdůležitějším uzlem pro regionální, vnitrostátní i mezinárodní prázdninovou dopravu i ústřední křižovatkou transevropské železniční sítě.

Přehledné značení pomáhá cestujícím se zorientovat, všude platí propracovaný koncept „bezbariérového nádraží". Dříve působila nádraží ve městech často jako bariéry, nové heslo je však „univerzální design", tj. boření bariér a udržitelnost v každodenním životě. Kromě nádraží vznikne i nové Bahnhof-City s kancelářemi, restauracemi, obchody, službami a kulturními zařízeními, s byty, hotely i parkovištěm pro auta. Zvláštní pozornost byla věnována designu a řazení veřejného prostoru – silniční plochy s arkádami pokrytými zelení nebo městská náměstí. Byly vypracovány tři posudky dopadu na životní prostředí, které potvrzují opatrný a udržitelný přístup k ekologii. Zvláštní péče byla věnována použití udržitelných materiálů a energetické úspornosti budov: nádraží bude klimatizováno pomocí největší geotermální tepelné elektrárny na světě. Nová část města s hlavním nádražím sloužící jako iniciátor významně pozvedne přilehlé čtvrti. Dřívější bariéra v podobě skladového areálu zmizí. Kromě husté sítě pěších a cyklistických stezek je doporučená i urychlená expanze veřejné dopravy.

Poutavým prvkem nového nádraží je složená střecha ve tvaru diamantu, která se rozprostírá nad nástupišti. Tato průsvitná střecha o rozměru zhruba 25.000 m² zajišťuje světlou a přátelskou atmosféru. Přehledný naváděcí systém pomáhá cestujícím najít cestu.

Pro lepší spojení mezi městem a budoucím nádražím se nad kolejištěm budují dva nové

mosty – Südbahnhofbrücke, most pro auta, chodce a cyklisty a Arsenalsteg, most jen pro pěší a pro cyklisty.

Vienna Central Station with a size of 109 hectares is currently the most important infrastructure project for the city and its people. Just 2.5 kilometres from city centre, a new district is being created, which is characterised by the best possible transport connections and a high quality of life, with the new Vienna Central Station at its core. With the project the City of Vienna is strengthening its position in the middle or Europe and as a business location, gains a fast and high-performance connection to the most important markets. The new modern station will become a figurehead for Vienna as a centre of tourism and business location in the heart of Europe.

The new central station is being constructed on the site between the current south and east stations and Südtiroler Platz. The existing station building has been demolished. The design of the new station, with its main entrance on Südtiroler Platz, will be light and easily accessible. Escalators and elevators will take travellers to a total of five platforms. There will be around 100 shops and many catering facilities in an area of 20,000 square metres. Below the station area, a garage is being constructed that will hold more than 600 cars, as well as three bicycle garages with around 1,600 spaces.

The Vienna Central Station project must be seen in the light of the „renaissance of train stations". The concepts of „power and momentum" shall be reflected in the architecture. The new central station will be constructed as a through station. For the first time in the federal capital, trains will arrive from and depart in all directions. By creating high-performance north-south and east-west connections, the station will become the most important hub for regional, national and international holiday traffic as well as a central intersection in the Trans-European rail network. The image of two termini is transformed into that of a through station, which turns towards the 3rd, 4th and 10th districts in equal measure.

Albert Wimmer, architect and town planner, understands his part in an increasingly fast and sometimes two-dimensional world in creating spatial images and real spaces that provide clarity and security: „The Central Station will be used by up-to 150.000 passengers each day. As an architect it was my intention to provide these people a sort of luxury on the daily ways to and from work. Due to the direct access to the adjacent bus lines, S-Bahn lines, tram lines and the Underground line U1 the changing will be much more comfortable. The Vienna Central Station will also act as a positively connoted identification point. It was important to me to make sure that the image, the conception and the orientation of the new railway station fits future requirements. The hitherto terminus station is to be rendered into a modern trough station which opens to the adjacent districts. Therefore there was need of creating open and inviting forecourts".

This is effected future at the central station by means of a canopy motif (around 25,000 m²), the design of which was based on parameters like melody and rhythm, floating and connecting, lightness and texture. Clear signage helps travellers to orientate themselves; the detailed concept of „no barriers at the central station" is implemented according to the state of the art. While train stations have often developed into barriers within the city in the past, the new motto is „universal design", i.e. the breaking down of barriers and suitability for everyday use. In addition to the station building, the new Bahnhof-City [Station-City] will house offices, restaurants, shops, service companies and cultural businesses, flats, hotels and the required car parks. Special attention has been paid to the design and sequence of the public space – road spaces with arcades and covered with greenery as well as urban squares. Three environmental impact assessments have been conducted which confirm the careful and sustainable treatment of the environment.

Special consideration has been given to the use of sustainable materials and the high energy efficiency of the buildings: the station will be air-conditioned by means of the world's largest geothermal heat plant, and supplied with district heating and cooling. The new part of town with the central station serving as an initiator will significantly appreciate the adjacent districts. The previous barrier effect of the goods depot area will be eliminated. Besides the dense cycling path and footpath networks, the accelerated expansion of public transport is recommended.

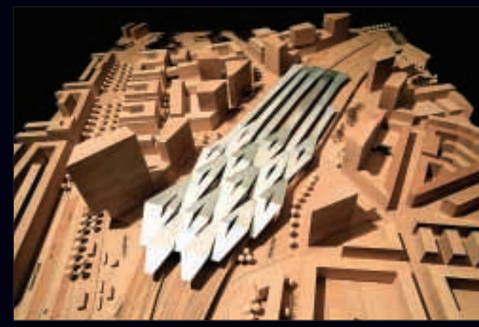
The eye-catching visual feature of the new station is the folded, diamond shaped roof, which extends over the platforms. This translucent roof of around 25,000 square metres in size ensures a bright and friendly atmosphere. Clear guidance systems help travellers to find their way. Intensive work has already been done on the detailed concept „accessibility at the central station", so that the traffic situation is designed in an accessible manner in accordance with the latest state of technology.

To ensure a better connection between the city zones surrounding the future central station two new bridges – the Südbahnhofbrücke, a bridge for cars, pedestrians and cyclists and the Arsenalsteg, a pedestrian and cycle bridge – are currently built over the track system and the access roads.

Obytný dům 6+1/Residential building 6+1

Na jih od nového vídeňského nádraží vyrůstá moderní městská obytná plocha nabízející 5.000 bytů. Nová čtvrť se bude rozprostírat podél nového park zabírajícího 8 hektarů. Obytný dům 6+1 charakterizuje pohodlnost a udržitelnost i flexibilní design bytů. Název 6+1 zdůrazňuje rozmanitost sedmi stavebních jednotek. Každý z dílků skládačky je určený jiným potřebám a má jinou společenskou kvalitu. Šest bytových domů – Home-Office, vícegenerační dům, rodinný dům, terasový dům, loftový dům a Silver House – obklopuje relaxační věž s bazénem, saunou a společenskými prostory. 6+1 splňuje rozmanité požadavky budoucích obyvatel a vytváří městskou mozaikovou strukturu kombinující bydlení s prací a s volnočasovými aktivitami.

To the south of the new Vienna Central Station arises a modern, urban residential area providing 5.000 apartments. The new quarter will stretch along a new park that will cover 8 hectares. The residential building 6 + 1 is characterized through its convenience and suitability as well as for its flexible flat design. The Name 6 + 1 emphasizes the wide diversity of the seven construction units. Each of the puzzle tiles is dedicated to a different need and characterized through its unique social quality. The six residential buildings – Home-Office, multigenerational house, family house, terrace house, loft house and Silver House surround the leisure tower with its relaxation area, including pool, sauna and community area. 6 + 1 meets the various requirements of the future inhabitants and creates an urban patchwork structure that combines living with working and leisure activities.



4 | **5** | **7** | **8**
6 | | | **9**

4 – Hlavní nádraží Vídeň, staveniště v červnu 2012 /Vienna Central Station,construction site June 2012
5 – Hlavní nádraží Vídeň, centrální hala/Vienna Central Station, central hall
6 – Hlavní nádraží Vienna, vizualizace Arsenalsteg /Vienna Central Station, Rendering Arsenalsteg
7 – Hlavní nádraží Vídeň, noční pohled z ptačí perspektivy, vizualizace/Vienna Central Station, birds eye view at night, Rendering
8 – Hlavní nádraží Vídeň, model/Vienna Central Station, model
9 – Hlavní nádraží Vídeň, staveniště, detail střechy duben 2012/Vienna Central Station, construction site, roof detail april 2012, (c) Albert Wimmer

Otočné lodní zdvihadlo Falkirk Wheel/Falkirk Wheel Rotating Boat Lift

Originální otočné lodní zdvihadlo bylo dokončeno v roce 2002 ve skotském Falkirku. „Falkirkské kolo" překonává rozdíl hladin 25 m, je však určeno jen malým plavidlům. Jeho dva žlaby jsou umístěny v mohutných otočných ramenech, takže celá hmotnost konstrukce i vodní náplně ve žlabech – cca 14.000 tun – se přenáší do dvou ložisek. Díky Archimedově zákonu nezáleží na hmotnosti plujících lodí a obě vany jsou vždy vyváženy. K pohonu celého zařízení proto stačí relativně slabý motor (22,5 kW), který otočí rotorem o 180° za 5 minut.

Falkirk Wheel je jediný rotační lodní výtah tohoto typu na světě a je považován za technickou pamětihodnost Skotska.
Výtah nahradil systém 11 zdymadel, který umožňoval přepravu mezi kanály až do 30. let 20. stol. Stavba výtahu stála 17,5 miliónu liber, celý projekt oživení kanálů 84,5 miliónu liber.

Zdvihadlo bylo zřízeno v rámci obnovy starých vodních cest Forth and Clyde Canal a Union Canal pro rozvoj turistiky a hospodářského oživení v přilehlých regionech, umožňuje vnitrozemské vodní spojení mezi městy Edinburgh a Glasgow. Slavnostního zahájení provozu se osobně účastnila britská královna Alžběta II. Za takových okolností se mohli konstruktéři díla blýsknout jistou extravagancí jak strojařského řešení, tak architektonického návrhu.

A unique rotating boat lift was finished in 2002 in Falkirk, Scotland. The difference in height at „Falkirk Wheel" is 25 m however it is designated for small vessels only. Its two caissons are placed in massive rotating arms, so that the whole weight of the structure as well as water content – c. 14,000 tons – is distributed into two bearings. Thanks to the Archimedes' principle it doesn't matter what is the weight of the boats and both caissons will always be balanced. The whole mechanism can be thus powered by relatively weak motor (22.5 kW) that turns the rotor by 180° in 5 minutes.

Falkirk Wheel is the only rotating boat lift of its kind in the world and is considered to be a technical landmark of Scotland. The lift has replaced a system of 11 locks that had enabled transportation between the canals until the 1930's. The construction of the lift cost 17.5 mil. pounds, the whole project of canal revitalization cost 84.5 mil. pounds.

The lift was established within the renovation of the old waterways Forth and Clyde Canal, and Union Canal for the development of tourism and economy enhancement in the adjacent regions, it allows for inland waterborne connection between the cities of Edinburgh and Glasgow. The gala opening was attended by H. M. Queen Elisabeth II. Given the circumstances,

the engineers could cut a dash with a certain extravagance of the mechanical solutions as well as architectural design.

1 | | | 2
| | 3 |

1, 2 – Falkirkské kolo/Falkirk Wheel, detail
3 – Otočné lodní zdvihadlo Falkirk Wheel, letecký pohled/Falkirk Wheel Rotating Boat Lift, Aerial view

Kaledonský kanál /Caledonian Canal

Mimořádnou technickou památkou je Kaledonský kanál v severním Skotsku, který spojuje skotské východní pobřeží s pobřežím západním.
Byl postaven na počátku 19. stol. inženýrem Thomasem Telfordem. Vede úzkým údolím Glen Mor středem severního Skotska ve směru od jihozápadu k severovýchodu z Atlantiku do Severního moře. Začíná v jezeře Linnhe (Loch Linnhe) u Fort Williamu, pokračuje přes jezero Lochy (Loch Lochy) a Loch Oich, u Fort Augustus vstupuje do jezera Loch Ness a u města Inverness končí v Severním moři.

Délka kanálu je 98 km. Pouze třetina z celé jeho délky byla vybudována člověkem, zbytek (61 km) je tvořen výše uvedenými jezery. Kaledonský kanál se skládá z 29 plavebních komor, čtyř akvaduktů a 10 mostů. Hloubka umělé části je 5,5 m, šířka nahoře 37,2, dole 15,24 m. Kanál využívá přirozeného geologického zlomu,který se táhne od Fort Williamu po Inverness. Nejvyšší bod leží 28 m n. m. Výškové rozdíly vyrovnávají plavební komory. Neptunovými schody je nazývána unikátní soustava osmi za sebou jdoucích zdymadel – plavebních komor u Fort Williamu.

Pro plavbu byl kanál otevřen roku 1822, ale zcela dokončen byl až v r. 1847. Naděje, vkládané do průplavu, se zcela nenaplnily: větší obchodní lodě nemohly kanálem volně proplout, proto kanál slouží především turistice a rybářům. V současné době přiláká přes půl milionu návštěvníků ročně, předpokládá se ovšem, že se v roce 2012 tento počet zvýší na více než 1 milion.

Caledonian Canal in the Northern Scotland represents a unique technical monument, connecting Scottish east coast with the west one. It was constructed in the early 19th century by engineer Thomas Telford. It runs through a narrow valley Glen Mor in the middle of the Northern Scotland, from the southwest towards northeast from the Atlantic Ocean to the North Sea. It starts in the Linnhe Lake (Loch Linnhe) by Fort William, continues through the Lochy Lake (Loch Lochy) and Loch Oich, near Fort Augustus it enters Loch Ness Lake and near the city of Inverness it ends in the North Sea.

The Canal is 98 km long. Only one third of its length was made by man, the rest (61 km) is formed by the above mentioned lakes. Caledonian Canal consists of 29 locks, four aquaducts and 10 bridges. The depth of the artificial part is 5.5 m, upper width is 37.2 m and lower width is 15.24 m. The Canal uses natural geological fault stretching from Fort William to Inverness. The highest point lies 28 m above sea level. The height differences are compensated by the locks. A unique system of eight successive locks by Fort William is called Neptune's Staircase.

The Canal was opened in 1822 but it wasn't completely finished until 1847. The Canal however didn't entirely meet the expectations: larger trading boats could not sail through the Canal freely therefore the Canal serves mainly for tourism and fishermen. Currently, it attracts more than half a million of visitors a year, tough it is assumed that this number will increase up to 1 million by 2012.

4 | | | 5
| | 6 |

4–6 – Kaledonský kanál/Caledonian Canal

Slovinsko/Slovenia

Most Ada – nový most přes řeku Sávu/The Ada Bridge – a new bridge across the Sava River

Architektonický návrh/Architecture design:
Arhitektura
Místo/Location: Bělehrad, Srbsko/Belgrade, Serbia
Délka/Length: 950 m
Konstrukce/Structural engineering:
Ponting (www.ponting.si)
Dodavatelé/Contractors: Porr AG, SCT, OSD Bruckenbau GmbH
Projekt/Project year: 2008–2012
Foto:/Photo: Ana Kostič, Vladimir Vasić, Ponting archive
Fotografie modelu/Model photographs:
Miran Kambič

Výstavba vnitřního městského dálničního okruhu kolem Bělehradu je jedním z nejrozsáhlejších současných městských projektů a má se stát významným podnětem k dalšímu stavebnímu rozvoji hlavního města i jeho okolí.

Nejatraktivnějším prvkem nového bulváru je most přes řeku Sávu, který byl postaven na základě vítězného řešení z mezinárodní soutěže pořádané v r. 2004. Výstavbou nového mostu chtělo vedení města symbolicky připomenout období vzniku města, jelikož historie Bělehradu je rovněž historií jeho mostů.

Každý nový most se stal symbolem města doplňujícím soubor městských ikon. Vypsáním mezinárodní soutěže na nové řešení mostu chtěl Bělehrad změnit dosavadní praxi výstavby širokých dopravních mostů, často navrhovaných jen jako stavební projekty, které neberou v úvahu ani životní prostředí, ani chodce.

Z jedenácti projektů vzešlých ze soutěže (z původních 27) byl vybrán koncepční návrh společnosti Ponting z Mariboru. Autory vítězného řešení byli hlavní stavební inženýr Viktor Markelj a architekt Peter Gabrijelčič, kteří za sebou mají řadu oceňovaných mostů, navrhovaných jako architekturu pro řeku.

Soutěžní projekt na nový most přes řeku Sávu je důmyslnou syntézou urbanismu, stavebnictví a architektury. Most překlenuje Sávu ve dvou širokých ramenou ukotvených na březích řeky a na ostrově Ada Ciganlija. Na výběžku ostrova byl vztyčen 207 m vysoký pylon, který nese dvě asymetrická ramena zavěšená na 80 ocelových vyztužených lanech. Nový most je dlouhý 920 m a má rozpětí 375 m. Vozovka je široká 45 m, má šest pruhů pro motorová vozidla, dvoje tramvajové koleje a dvě stezky pro pěší a pro cyklisty. Je to největší mostní povrch na světě nesený pouze jedním pylonem.

Most má nespočet kvalit a úspěšně překonává řadu technických problémů. S ohledem na fakt, že výstavba extrémně dlouhých konstrukcí silně omezuje svobodu návrhu, je důležité zdůraznit, že design mostu v Bělehradě se nevztahuje pouze na to nejnutnější. Vysoký pylon se v panoramatu města tyčí jako socha – označuje polohu ostrova Ada Ciganlija a z dálky přitahuje pozornost motoristů k řece, proto může být považován za významnou dominantu města.

Prostorová kompozice je jasná a čitelná: na pevném, travnatém povrchu jsou mostní ramena menší než nad řekou. Pylon na ostrově rozděluje most na dvě prostorové sekvence, na „tady a tam", a tím cestu přes most zdánlivě zkracuje. Zdvižená konstrukce vytváří dojem prostoru a současně definuje výšku menších prvků. V blízkosti pylonu získávají všechny prvky, stejně jako lidé a vozidla, svůj prostorový rozměr. Šikmé nosné kabely seřazené ve dvou plánech stoupají strmě vzhůru směrem k vrcholu pylonu a vytvářejí dynamický propletenec dvou druhů geometrie. V „prostoru" mostu tak vzniká atmosféra jako v katedrále.

Arhitektura

Jurčkova cesta 21 A, Ljubljana
Slovinsko/Slovenia
www.arhitektura-doo.si

Tvar pylonu vychází z funkční a konstrukční myšlenky podoby mostu. Most je rozdělený na tři jízdní dráhy. Pylon dráhy fixuje, přičemž si zachovává svůj vzhled a stává se prvkem spojujícím oddělené části mostu do jednotné kompozice. Vyrůstá jako štíhlý špičatý kužel držící kabely. Mostní konstrukce i design, stejně jako konstrukce pylonu, vycházejí jak ze stavební, tak z architektonické estetiky. Důraz je na špici pylonu, která zakončuje ideální geometrickou linii štíhlého kuželu a tím dodává mostu symbolickou sílu a identitu. Nástavba pylonu je vyvedená ve formě lehké kovové konstrukce, která při nasvícení tvoří význačný orientační bod v nočním městě. Mluvíme-li o vnímání prostoru, pylon může být vnímán několika způsoby: jako prvek prostředí označující polohu říčního ostrova, jako součást nové městské architektury, nebo jako součást mostní architektury. Z konceptuálního hlediska se může řadit mezi podobné symbolické prvky, kterými v průběhu historie označujeme význačné body nebo události v prostoru: dnes ho můžeme vnímat jako městskou sochu nebo jako novou městskou „katedrálu", jež fyzicky i symbolicky spojuje nový a starý Bělehrad.

The construction of an inner urban expressway ring around Belgrade is one of the city's biggest contemporary projects, and it is bound to be a significant generator of urban development for the capital city and the wider region.

The most attractive element of the new 'boulevard' is the bridge across the Sava River, which was built on the basis of the solution that won first prize in the international architecture and construction competition in 2004. By building a new bridge, the city's administration also wished to symbolically commemorate the period when it came into existence, because the history of Belgrade is also the history of its bridges.

Every new bridge has become recognised as one of the symbols of the city, completing the gallery of city icons. By seeking a solution by means of an international competition, Belgrade sought to change the practice of constructing large road bridges which are often designed as exclusively engineering solutions, neglecting both the environment and the pedestrians who also use them.
From the eleven projects entered for the competition (of the 27 that started), the conceptual design of the Ponting company in Maribor was selected. The designers of the winning solution were the chief constructor engineer, Viktor Markelj, and architect Peter Gabrijelčič, who have worked on multi-award-winning bridge structures which they designed as architecture for rivers.

The competition solution for the new bridge over the Sava in Belgrade is a comprehensive synthesis of urban planning, construction and architectural design. Following their design, the bridge spans the Sava 'in a leap' by means of two wide arches abutting on the river banks and on the island Ada Ciganlija. At the very promontory of Ada Ciganlija island, a 207 m high pylon was erected to enable two assymmetrical spans to cross the river by means of 80 steel backstay cables. The new bridge is 920 m long, with a span of 375 m. The carriageway is 45 m wide, with six lanes for road vehicles, two light rail railway tracks, and two pedestrian and cycling paths. This is the largest bridge surface in the world suspended by just one pylon.

The bridge incorporates numerous superior characteristics and succesfully meets many technical challenges. With regard to the fact that constructing extremely large structures severly limits freedom of design, it is important to emphasise that the design of the bridge in Belgrade was not confined to what was strictly necessary. The tall pylon gives the impression of a sculpture in the cityscape – it indicates the location of Ada Ciganlija Island and draws motorists' attention from some distance to the proximity of the River, so the pylon may also be regarded as a significant landmark. The spatial composition of passing

across the bridge is clear and transparent: on solid, grassy, overgrown terrain, the bridge spans are smaller, and larger above the river. The pylon at Ada divides the bridge into two spatial sequences, into 'here and there', and thus seemingly shortens the trip across the bridge. The highly elevated construction creates an impression of space on the bridge, and at the same time defines the height of its smaller elements. In the proximity of the pylon, every element of the bridge, as well as the people and vehicles, acquire their spatial dimension. Slanting stay cables arrayed on two planes rise steeply towards the top of the pylon, creating a dynamic intertwining of two kinds of geometry. Within the 'space' of the bridge, the atmosphere of a 'cathedral' has been created.

The shape of the pylon results from a functional and constructional idea of the appearance of the bridge. The bridge is divided into three carriageways. The pylon transfixes the carriageway construction in such a way as to maintain its appearance and become the element linking the separate parts of the bridge into an integrated composition. It rises in the form of a slim, pointed cone anchoring the backstays. The bridge construction and its design as well as the construction of the pylon stem from both engineering and architectural aesthetics. The accent is on the pylon's peak, which completes the ideal geometrical line of a slim cone, thus conferring on the bridge an accentuated symbolic power and identity. The pylon's superstructure was implemented in the form of a light metal structure which when illuminated is a significant landmark in the city's night life. Speaking of the perception of space, the pylon may be experienced in multiple ways: as an element of the environment, indicating the position of the river island, as a part of the new urban architecture, or as a part of the bridge architecture in a stricter, ambiental sense. In conceptual terms, it may be ranked among similar symbolic elements by which, in the course of history, we would mark significant spots or events in space: now, we can view it as an urban sculpture or a new city 'cathedral', which physically and symbolically connects the new and the old Belgrade.

V odrazu hvězd/In the reflection of the stars

Místo/Location: Radovljica
Autoři/Authors: mag. Peter Gabrijelčič, u.d.i.a., ing. Peter Koren
Investor/Investor: DRSC
Foto/Photo: Miran Kambič, Dejan Simčič
Realizace/Construction year: 2007

Most postavený přes kaňon řeky Sávy na Bledu je určený pro turisty: aby se mohli na chvíli zastavit, vychutnat si nové výhledy, vnímat přírodu, dýchat v rytmu tekoucí vody, hledět na odraz hvězd v noci a poslouchat šumění řeky. Je to most, na kterém se zastavil svět. Mírný sklon, téměř nevnímatelný posun osy pohybu, jemný zpětný poryv – pohyb brzdí na obou stranách konce mostu – a odvážná trajektorie, v níž se most rozpíná z jednoho břehu na druhý.

The bridge built over the Sava canyon at Bled is intended for hikers – so that hikers can stop for a moment, experience new views, become aware of nature, breathe with the water, glance at the reflection of the moving stars at night and hear the river murmuring. It is a bridgewhere the world stops for a moment. A slight inclination, not easily perceptible, a shift in the axis of motion, a subtle backward surge – its motion being checked by the ends of the bridge on each side – and in an audacious trajectory the bridgeleaps from one bank to another.

1 – Most Ada přes řeku Sávu, Bělehrad/The Ada Bridge across the Sava River, Belgrad
2 – Most V odrazu hvězd, Radovljica, Bled/The Bridge In the reflection of the Stars, Radovljica, Bled

Zdeněk Bakala

Zdeněk Bakala
partner přednášky španělského architekta Ricarda Bofilla
/partner of lecture by Spanish architect Ricardo Bofill

Zdeněk Bakala je český podnikatel, finančník a filantrop působící v řadě zemí celého světa v různých oblastech od těžebního průmyslu přes energetiku až po média. Narodil se v Opavě a vyrůstal v Brně. Se vzděláním z University of California Berkeley a titulem MBA v Dartmouthu se Bakala po skončení studené války stal průkopníkem investičního bankovnictví ve střední Evropě. Nejprve pomáhal otevřít trh pro Credit Suisse First Boston a později založil Patria Finance – první investiční banku v České republice. Zdeněk Bakala je také jedním ze zakladatelů private equity skupiny BXR Group. V současné době BXRG drží široké portfolio investic v těžebním průmyslu, železniční nákladní dopravě, nemovitostech a dalších oborech.

Od roku 2010 se Zdeněk Bakala angažuje také v cyklistice prostřednictvím profesionálního belgického cyklistického týmu Omega Pharma – Quick Step Pro Cycling Team, který spoluvlastní.

Zdeněk Bakala je aktivní v mnoha charitativních a neziskových organizacích a nadacích.
Je například zakladatelem Knihovny Václava Havla. V roce 2007 založil Nadaci Zdeňka Bakaly, jejíž stipendijní programy poskytují finanční podporu českým studentům studujícím v zahraničí. Je rovněž podporovatelem českého Aspen Institute Prague a Centra současného umění DOX v Praze.

Zdeněk Bakala se velmi intenzivně zajímá o moderní architekturu. V současné době pro něj Ricardo Bofill v Praze realizuje dva projekty – rekonstrukci domu na Loretánském náměstí na sídlo Knihovny Václava Havla a rekonstrukci staré továrny v Karlíně na administrativní centrum Karlin Hall.

Zdeněk Bakala is a Czech businessman, investor and philanthropist, who is active in diverse businesses ranging from mining to energy to media in many countries world-wide.
Educated at the University of California, Berkeley and with an MBA from Dartmouth, Mr. Bakala was a pioneer in investment banking in Central Europe following the end of the Cold War.
He originally helped open the market for Credit Suisse First Boston and later established Patria Finance – the Czech Republic's first investment bank. Zdeněk Bakala is also a founding partner of the private equity company, BXR Group.
At present, BXRG owns a broad portfolio of assets in the fields of mineral mining, railway freight transport, real estate and in other areas.

Since 2010 Mr. Bakala has actively engaged in cycling through the Belgian professional cycling team, Omega Pharma – Quick Step Pro Cycling Team, which he co-owns.

Zdeněk Bakala is also very active in philanthropy. He is founder of the Václav Havel Library. In 2007 he started the Zdenek Bakala Foundation, which sponsors Czech students studying abroad. He also supports the Aspen Institute Prague in the Czech Republic and the DOX Centre for Contemporary Art in Prague.
Zdeněk Bakala has a keen interest in modern architecture. Currently architect, Ricardo Bofill, is implementing two projects for Mr. Bakala in Prague – reconstruction of a building on Lorentánské náměstí to house the Václav Havel Library and the reconstruction of an old factory in Prague's Karlín District for the Karlín Hall administrative center.

Ramiro Villapadierna

Ramiro Villapadierna
Ředitel/Director

Institut Cervantes v Praze/Instituto Cervantes Prague
Na rybníčku 536/6, Praha 2/Prague 2
Česká republika/Czech Republic
http://praga.cervantes.es

Na cestě z hor do údolí a od pevností k městům, převládá v posledních staletích touha rozptýlit se a stát se městem. Tato touha zapojit se do shonu a ruchu jen tak nezanikne. Naopak, městské oblasti se stávají megalopolemi.

Doba velkých měst s sebou přinesla stavební boom. Ten pozvedl stavebnictví na úroveň masového podnikání a architekty na úroveň populárních hvězd. Společnosti a města chtějí mít ve svém znaku jméno slavného architekta. Opulentnost a politické zneužívání jsou toho logickým důsledkem.

Někteří ale vidí jistý obrat. Problém s tímto druhem klasického umění je ten, že zatímco třeba Goya mohl obraz zkazit, budovu nebo most nikam neschováte. Stavba je viditelná a musí vydržet stát na očích veřejnosti po několik generací. Mění městskou krajinu. Čím větší je umělcovo ego, tím větší dopad. Čím vyšší je úroková míra investora, tím horší je výsledný standard bydlení. A tím i nevyhnutelná katastrofa.

Bez důmyslné a lidské "Baukultury" budou muset obyvatelé měst žít v nenávisti k místu, na kterém žijí. V uplynulých padesáti letech se ze Španělska stala stavební velmoc. Velká jména architektů a rozsáhlé infrastrukturní projekty byly toho logickými důsledky.
Umělecké ideologie a povrchní trendy – jako je falešná udržitelnost – někdy vedly k plýtvání veřejnými financemi a ke zkáze projektů, které měly obstát po desetiletí.

Proto je tak důležité představit na šestém festivalu Architecture Week v Praze jména jako je Bofill a jeho Taller de Arquitectura nebo Estudio Lamela. Jsou to známí a uznávaní architekti a urbanisté.
Spíše než jen o vlastní byty bychom se měli zajímat o výhled z našeho okna, kartografii našich mentálních čtvrtí, užitečnost a bohatství prostoru, kterým procházíme, o linie, definující náš život.

On the way from the mountains to the valley and from the fortress to the town, there's over last centuries an ambition of diluting oneself and "becoming city".

This need of joining the hustle and bustle is not about to stop. On the contrary, city areas tend to become megalopolis.

The era of big cities brought about a logical construction boom. This lifted up building activity to the category of a massive business, as well as raised architects to the level of stardom.
Companies and cities wanted to add the name of a big architect to their trademark and presence. Opulency and political abuse was the consequent sin.

But some want to see now a turning point.
The problem with the First of all Classical Arts is that, although even Goya could do wrong with a painting, you can not stash a building or a bridge away.
A construction is meant to be visible and last in front of the public eye for several generations. It changes a city landscape.
The bigger the artist ego, so much likely the impact of change. The bigger the investors rate of interest, the worst the standard of living result. And so irreversible the disaster.

Without a comprehensive and human "Baukultur", city dwellers will have to go around hating the place they have to live in.
Over the last half a century Spain became a construction powerhouse. Big architect names and big infrastructure projects were the logical consecuences. Now they can compete over the world, with some advantage.
However, between the master piece of an Spanish architect and the engineering projects run all over by Spanish companies, sometimes worthy and lively urbanism – the landscape to our day-to-day living – could have been neglected.
Sometimes also art ideologies and shallow trends – like fake-sustainability – have squandered tax pays and doomed projects meant to stand for decades.
That's why, at this time of this sixth Architecture Week, it's important also to gather names like Bofill's Taller de Arquitectura or Estudio Lamela. Both are well-known and respected, not only as stunningly creative architects, but also as urban planners, city-line creators, square developers, seaside renovators, airport architects, garden designers.

More than only the rooms we choose to live within, someone needs to care also about the view from the window, the cartography of our mental quarters, the usefulness and richness of the space we walk through, the lines that define our lives.

Ricardo Bofill

Taller de Arquitectura
Av. Industria, 14, Sant Just Desvern, Barcelona
Španělsko/Spain
www.ricardobofill.com

Ricardo Bofill vystudoval architekturu na Univerzitě v Barceloně a v Ženevě. V r. 1963 dal dohromady skupinu talentovaných profesionálů z různých oborů schopných pokrýt komplexnost architektonické praxe: architektů, inženýrů, projektantů, sociologů, spisovatelů, filmařů a filozofů, dnes známých jako Taller de Arquitectura.

Ve svých počátcích Bofill čerpal z typických řemeslných prvků tradiční katalánské architektury. Později se začal zabývat urbanismem v rámci španělského politického a společenského kontextu. Při práci na velkých projektech vymyslel Bofillův tým metodologii, založenou na geometrickém uspořádání prvků v prostoru, kterou v teoretické rovině rozvinul na projektu Město v prostoru a v praxi pak využil při stavbě Waldenu 7.

Když se Bofill začal zajímat o problematiku městského plánování v rozvojových zemích, přesunul část svého týmu do Alžírska, kde spolupracoval s místní vládou na poli urbanismu a bydlení. Jeho práce vyvrcholila o dva roky později stavbou zemědělské vesnice Houari Boumédienne v jihovýchodní části země.

V r. 1971 vytvořil v reakci na požadavky různých projektů pro francouzská „Nová města" doplňkový tým v Paříži. Během tohoto období začlenil Bofill do svých návrhů symbolické prvky, odkazující k francouzské monumentální architektuře. La Petite Cathédrale a La Maison d'Abraxas jsou příklady takových obydlených monumentů.

Od roku 1979 se hlavní aktivita společnosti Taller de Arquitecta odehrávala ve Francii, kde se současně stavěly tři projekty: Les Arcades du Lac a Le Viaduc ve Versailles, Le Palais d'Abraxas, Le Théatra a L'Arc v Marne-la-Vallée, Les Echelles du Baroque v pařížském XIV. obvodu a Antigone v Montpellier.

V r. 2000 transformoval svou činnost ve Španělsku. Ze sídla společnosti v bývalé cementárně na předměstí Barcelony pokračuje Bofillův Taller v práci v duchu filozofie, která jej motivovala na začátku 60. let a zpracovává rozsáhlé mezinárodní projekty s ohledem na městský design a „integrovaný urbanismus" (např. plán náměstí v Lucemburku Place de l'Europe, New Castelana v Madridu nebo Boston Central Artery, veřejné dopravní stavby jako nedávný Terminál 1 pro letiště v Barceloně, sportovní, kulturní a obchodní stavby v Evropě a v Asii, sociální i luxusní bydlení, od Dakaru po Stockholm, od Pekingu po Paříž).

Ricardo Bofill graduated from the Barcelona University School of Architecture and the School of Geneva. In 1963 he gathered a multidisciplinary, multitalented group in order to confront the complexity of architectural practice; architects, engineers, planners, sociologist, writers, movie makers and philosophers, conformed what is known today as the Taller de Arquitectura.

In his first period, Bofill recuperated the characteristic craft elements of traditional Catalan architecture. Later on, he began to deal with urban planning problems at a local level within the Spanish political and social context. Because of the necessity to approach major projects, Bofill's team conceived a methodology based on the geometric formation of elements in space, developed in a theoretical manner with the project The City in Space, and made it concrete with the construction of Walden 7.

Interested in the urban planning problems of the developing countries, Bofill transported a part of his team to Algeria where he collaborated with the government in the urban planning and housing field. His work culminated two years later with the construction of Houari Boumédienne Agricultural Village in the south-eastern part of the country.

In 1971 he formed a complementary team in Paris, in response to the demands of various projects for the French „New Towns". During this phase, Bofill introduced in his proposals symbolic elements directly related to the French monumental architecture. La Petite Cathédrale and La Maison d'Abraxas are examples of these inhabited monuments.

From 1979 on, the activities of Bofill's Taller de Arquitectura took place mainly in France, with the simultaneous construction of four projects:

Les Arcades du Lac and Le Viaduc in Versailles; Le Palais d'Abraxas, Le Théâtre and L'Arc in Marne-la-Vallée; Les Echelles du Baroque in the XIV district in Paris; as well as Antigone in Montpellier.

In 2000 Bofill regrouped his activity in Spain. From his headquarters, a former cement factory in the outskirts of Barcelona, Bofill's Taller continues the spirit and philosophy that motivated his team in the early 60's to approach international projects from the large scale of urban design contributing to a new „integrated urbanism", which include the schemes for Luxembourg's Place de l'Europe, New Castellana in Madrid, Boston Central Artery; large infrastructures for public transport, as the recent Terminal 1 for Barcelona Airport; sports, cultural, and retail facilities in Europe and Asia; both social and Class A residential buildings, from Dakar to Stockholm, from Beijing to Paris; office buildings and headquarters of leading companies in the US, France, Spain...

Ricardo Bofill – Taller de Arquitectura

Ricardo Bofill – Taller de Arquitectura je přední mezinárodní ateliér zabývající se architekturou, projektováním a designem. Tato mezinárodní značka je již přes 40 let synonymem exkluzivního a promyšleného urbanismu a architektury. Kancelář vede Ricardo Bofill a jeho dva partneři – Peter Hodgkinson a Jean-Pierre Carniaux, zaměstnává tým 60 lidí 12 národností.

Studio zaměřené na městský design si získalo mezinárodní reputaci s projekty jako je Place de l'Europe (Lucemburk), Nova Karlin (Praha), Port Praski (Varšava), New Castellana (Madrid), nábřeží v Tarragoně, Nova Bocana (Barcelona), Puerto Triana (Seville), Central Artery (Boston) a v japonském Kobe. Čtvrť Antigone v Montpellier je hmatatelným důkazem rozsáhlého projektu – části města, která byla navržena a vystavěna v průběhu dvaceti let.

Přesvědčení Taller de Arquitectura, že město by měly tvořit ulice a náměstí, je více než jen prostým programovým prohlášením reagujícím na stavební model izolovaných bloků oddělených rozlehlými otevřenými prostory. Studio prosazuje model udržitelného středomořského města s jasně definovaným veřejným prostorem.

Za velké dopravní stavby je třeba vyzdvihnout letiště v Barceloně z r. 1991 a jeho nedávné rozšíření: Terminál 1, oceněný jako Nejlepší jihoevropské letiště za rok 2011. Dobrými příklady úspěšných kulturních stánků a konferenčních center jsou Národní katalánské divadlo v Barceloně, Madridské konferenční centrum, Hala Arsenal v Metz (Francie), Shepherd School of Music pro Rice University v Houstonu, Villa Cultural del Prado ve Valladolidu a kongresové a výstavní centrum v A Coruña. V r. 2010 získalo studio 1. cenu v mezinárodní soutěži na Polytechnickou univerzitu Mohammeda VI v Maroku.

Mezi úspěšné kancelářské budovy patří bankovní společnost Swift v Bruselu, Christian Dior, Rochas, Decaux, Cartier, Paribas v Marché St. Honoré, pojišťovny Gan a Axa v Paříži, Siseido v Tokiu, Donnelley Building, první mrakodrap Ricardo Bofilla v Chicagu, dnes sídlo United Airlines. Citadel Centre, 44. nejvyšší budova v Chicagu, bylo dokončeno v roce 2003. V pražském Karlíně navrhlo studio dvě kancelářské budovy Corso I a II a v současnosti dokončuje návrh víceúčelového objektu Karlin Hall. Dále se studio v Praze podílí na rekonstrukci historického domu, ve kterém bude sídlit Knihovna Václava Havla.

Pětihvězdičkové hotely, jako je pekingský hotel Shangri-la, Costes K v Paříži, Starwood's Colombo Resort na portugalském ostrově Porto Santo nebo W Barcelona, jsou založené na jednoduchosti, funkčnosti a luxusu. Dále má studio za sebou úspěšné obchodní projekty, jako je Atrium Saldanha v Lisabonu, Funchalcentrum v Portugalsku a La Zona Kawasaki Plaza v Japonsku. Nedávno získalo studio zakázku na vybudování 97.000 m^2 velkého nákupního centra ve Valencii.

Bydlení je další oblastí, jíž se Taller de Arquitectura důkladně věnuje. Studio vytvořilo několik obytných komplexů po celé Evropě

Španělsko/Spain

(ve Francii, Španělsku, Švédsku a Holandsku). Zvláště významné projekty jsou zmiňovaná pařížská Nová města, jako je Les Espaces d'Abraxas v Marne-la-Vallée, Les Arcades du Lac poblíž Versailles, Le Belvedere St. Christophe v Cergy-Pontoise, Les Echelles du Baroque v Montparnassu nebo projekty v Savoně (Itálie) a Funchalu (Portugalsko). Krajinotvorba také odjakživa patří mezi ústředí disciplíny studia. Od zahradních měst, až po rozlehlé městské zelené plochy, studio vytvořilo více než 100 návrhů pro parky od Portorika po Peking.

Řada projektů se časem stala symbolickými dominantami daného místa. Přitom v době svého vzniku působily novátorsky a radikálně. Podobné projekty ohlašují nástup inovací – ať společenských, či technologických. Taller de Arquitectura spolupracuje s nejlepšími světovými odborníky ze všech technických oborů, díky čemuž může stavět avantgardní budovy v duchu své vlastní tradice zajišťování nejpřihodnější ceny/kvality.
„Krása nemusí být nutně drahá."

Ricardo Bofill – Taller de Arquitectura is a leading international studio for architecture, planning and design. This international brand has been for over 40 year synonym of exclusive and coherent urban and architecture design. The office is led by Ricardo Bofill and two partners – Peter Hodgkinson and Jean-Pierre Carniaux – and employs a staff of around 60 of 12 nationalities.

With a focal interest in urban design the studio has established an international reputation with projects such as Place de l'Europe (Luxembourg), Nova Karlin (Prague), Port Praski (Warsaw), New Castellana (Madrid), Tarragona's new seafront, Nova Bocana (Barcelona), Puerto Triana (Seville), Central Artery (Boston) and in the Japanese city of Kobe. The Antigone quarter in Montpellier, France is a tangible example of a project on a grand scale, a part of the city, which has been designed and constructed by the team during 20 years.

Ricardo Bofill – Taller de Arquitectura contribution is essential to the development of a new „integrated urbanism." A general aspiration to provide, through a comprehensive approach, public spaces where a true social life may take place is thus becoming manifest, as well as recognition of the need to give our settlements a clear, imaginable definition. The Taller has interpreted both aims in an inspiring and powerful way. Moreover it has demonstrated that a city ought to have a meaningful relationship to its environment, in the sense of gathering and visualizing its particular qualities. The urban forms created by the Taller in fact play the role of „centres" which structure their landscapes and regions. In the field of large transport infrastructures stands out 1991 Barcelona Airport and its recent extension, Terminal 1, awarded 2011 Best Airport Southern Europe. Good examples of successful culture facilities and convention and conference halls are the National Theatre of Catalonia in Barcelona, Madrid Congress Centre, the Arsenal Auditorium in Metz (France), the Shepherd School of Music for Rice University in Houston, the Villa Cultural del Prado in Valladolid, and the Convention and Exhibition Centre in A Coruña. In 2010 the team was awarded the 1st prize at the international competition for the Polytechnic University Mohammed VI project in Morocco.

The practice had the opportunity to demonstrate its competence by completing important office building projects as headquarters of leading companies: Swift banking company in Brussels,

Christian Dior, Rochas, Decaux, Cartier, Paribas at Marché St. Honoré, Gan and Axa Insurance companies in Paris, Tokyo's Shiseido. Donnelley Building, the first skyscraper signed Ricardo Bofill in Chicago today seat of United Airlines. Citadel Centre the 44th tallest building in Chicago was completed by RBTA in 2003. In Prague's Karlin District, a former industrial area converted in one of the successfully developing city quarters, the team has delivered two office buildings Corso I and II and is currently completing the design of multifunctional project, Karlin Hall. Also in Prague, RBTA is responsible for the renovation of historic Foundation Building to house Vaclav Havel's personal library.

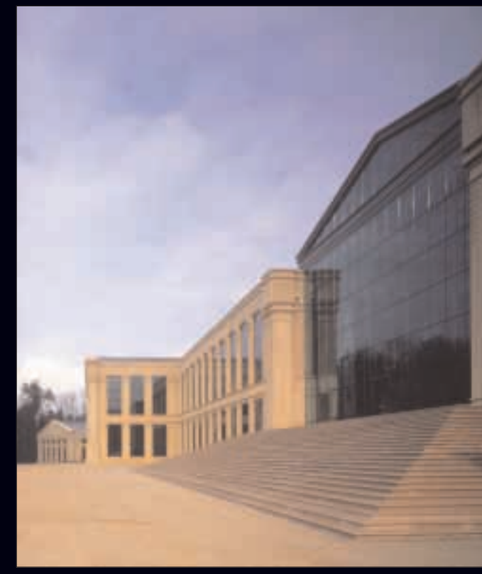
The designs of five-start hotels built by the Taller, such as Beijing's Shangri-la Hotel, Costes K in Paris, Starwood's Colombo Resort in the Portuguese island of Porto Santo and recently the W Barcelona, are founded on simplicity, function and luxury to create a sense of destination and place. The team has completed successful retail projects as Atrium Saldanha in Lisbon, Funchalcentrum in Portugal and the mall La Zona Kawasaki Plaza in Japan. More recently the team has been commissioned the design of a 97,000 sqm shopping mall in Valencia, Spain.

Housing is another area intensively studied by the Taller de Arquitectura. The team has carried out several housing complexes in Europe (France, Spain, Sweden, Holland). Specially significant in the team biography are large projects carried out in the Parisian Villes Nouvelles as Les Espaces d'Abraxas in Marne-la-Vallée, Les Arcades du Lac near Versailles, Le Belvedere St. Christophe in Cergy-Pontoise, Les Echelles du Baroque in Montparnasse district and recently mixed-use projects in Savona (Italy) and Funchal (Portugal).

For the practice Landscape Design has always been a core discipline. From „garden cities", to large urban green areas, the brand has created more than 100 designs for parks from Puerto Rico to Beijing. Many of the Taller projects become over time a familiar and symbolic landmark – emblematic of the place. However at the time of their creation they may be new and radical in appearance. Such projects herald a degree of innovation – sometimes social, sometimes technological and often both together.

The philosophy and values which inspire every the Taller's project are the same regardless of scale. From the concern with the design of the public spaces as the place of relationship between people, through to the commitment to quality and beauty in the design of the objects people use every day.

The Taller de Arquitectura is associated with the world's best specialist in each technical field in order to be able to build avant-garde buildings in keeping with its tradition which consists of obtaining the most favourable price/quality in construction and to be able to separate the binomial beauty luxury. „Beauty is not necessarily expensive".



Carlos Lamela

Španělsko/Spain

Carlos Lamela

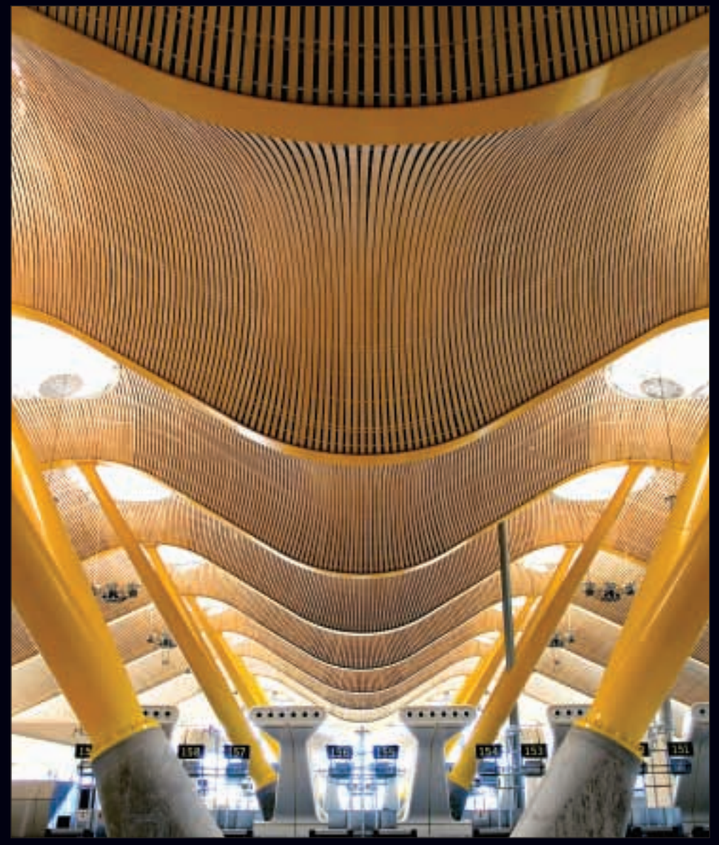
Estudio Lamela Madrid
Avenida de Arroyo del Santo 4, Madrid
Španělsko/Spain
www.lamela.com

Estudio Lamela je jednou z nejprestižnějších španělských firem. Založil ji Antonio Lamela po absolvování vysoké školy (ETSAM) v r. 1954 a v současnosti ji vede jeho syn Carlos Lamela (ETSAM 1981). Za téměř šedesát let existence vytvořilo studio na 1.600 projektů, z nichž mnohé se dočkaly realizace.
Kromě sídla v Madridu, má společnost pobočky v Polsku, v Mexiku a na Středním Východě. Její architektonická činnost pokrývá téměř všechny oblasti: bydlení, kanceláře, hotely, sportovní zařízení, zdravotnictví, dopravu, urbanismus atd. V minulých letech uzavřelo studio několik strategických partnerství v rámci rozšiřování své kapacity především na mezinárodním poli. Estudio Lamela má certifikát ISO-9001:2008 (ES-0406/2003).

Estudio Lamela is one of the most prestigious Spanish architectural firms. Founded by Antonio Lamela after graduation (ETSAM) in 1954, currently is led by his son Carlos Lamela (ETSAM, 1981). With almost 60 years of experience the company has developed more than 1.600 projects, many of which have been constructed.
Besides its headquarters in Madrid, the firm has offices in Poland, Mexico and Middle East.
Its architectural activity covers almost all areas: residential, offices, hotels, sport facilities, health-care, transportation, urban planning, etc...
Over the last years the company has established some strategic alliances in order to expand its capacity mainly in the international area. Estudio Lamela counts with ISO -9001: 2008 International Certificate by AENOR (Registration Number: ES-0406/2003).

Historie/History

Po začátcích v 60. letech spojených převážně s obytnou architekturou se studio začalo věnovat rozvíjející se turistické architektuře, hlavně na Costa del Sol a na Baleárách. Z tohoto období stojí za zmínku hotel Meliá v Madridu, první moderní hotel ve městě a komplex Galaxia. V 70. letech vybudovalo studio slavné Torres de Colón, komplex dvou věží postavených novátorskou technologií, která byla ve své době označena jako jedna z nejmodernějších na světě. Později v 80. a 90. letech diverzifikovala společnost své působení a stala se jedním z nejaktivnějších studií ve Španělsku. V r. 1984 do firmy nastoupil Carlos Lamela. V tomto období se mimo jiné uskutečnila renovace stadionu Santiaga Benabéa pro Real Madrid, navrženého a postaveného mezi lety 1988 a 1994.
V roce 1997 získalo studio zakázku na nový Terminál 4 letiště Madrid-Barajas, ve spolupráci s Richard Rogers Partnership, Initec a TPS. Projekt o rozloze 1,200.000 m^2 se v roce 2006 stal nejrozsáhlejším projektem na světě. V této době studio vytvořilo také různé obytné, kancelářské a sportovní objekty, jako východní průčelí stadiónu Bernabeu a sportovní město pro Real Madrid v Valdebebas .
Estudio Lamela ve Španělsku v nedávné době dokončilo několik zásadních projektů, jako je sídlo Caja Badajoz v Badajoz, budova IMDEA Software v kampusu Montegancedo Polytechnické univerzity v Madridu a kancelářská budova v Pegaso City, také v Madridu.
V současné době je ve výstavbě rozšíření letiště na Gran Canaria a rekonverze Expo Zaragoza 2008 Business Parku.



Santiago Bernabéu Stadium for Real Madrid, designed and built between 1988 and 1994. In 1997 the company was awarded the important project of the New Terminal 4 at Madrid-Barajas Airport, in collaboration with Richard Rogers Partnership, Initec and TPS, which with more than 1,200,000 m^2 in 2006 became the largest project ever undertaken globally. At this time the firm developed also various residential, offices and sports facilities, as the east façade of the Bernabeu Stadium and the Sports City for Real Madrid in Valdebebas.
In Spain, recently Estudio Lamela has completed important projects such as Caja Badajoz Headquarters in Badajoz, IMDEA Software building in Montegancedo Campus of the Polytechnic University of Madrid and office building in Pegaso City, also in Madrid. In addition, the Extension of Gran Canaria Airport and the Reconversion of Expo Zaragoza 2008 Business Park are currently under construction.

After the beginnings, in the early 60' mainly related to residential architecture the company started to work in the emerging tourist architecture, mainly in the Costa del Sol and Baleares. From this period it is worth-mentioning the Meliá Hotel in Madrid, the first modern hotel of the capital, and the Galaxia Complex.
In the 70´ the company also developed the famous Colon Towers a complex composed of two towers strung with a novel technique that came to be declared one of the most advanced construction at the time worldwide. Later, in the 80´ and 90´ the firm diversified its areas of activity, becoming one of the most active studies in Spain. In 1984, Carlos Lamela joined the firm. This period included the refurbishment of the

1 | 2 | 3

1-3 – Letiště Madrid-Barajas/Madrid-Barajas Airport

ESTUDIO LAMELA

Mezinárodní expanze /International expansion

Ačkoli v 80. letech vzniklo několik staveb v Severní a Jižní Americe, mezinárodní expanze začala až v roce 2002 po získání zakázky na výstavbu Terminálu 2 na letišti ve Varšavě, spolu s Ferrovialem a Budimexem. Ve stejném roce otevřelo studio ve Varšavě pobočku a renovovalo i Terminál 1. Dnes je Estudio Lamela Polska jednou z předních architektonických kanceláří v Polsku. V roce 2010 byl dokončen krakovský stadion Cracovia, který získal několik ocenění a sloužil při fotbalovém mistrovství Euro 2012 jako tréninková plocha pro italský tým. Mezi dalšími projekty ze současnosti je nový městský stadion v Lublinu, sportovní centrum pro TS Wisla v Krakově, Jižní komplex ve Vratislavi, nebo dvě stanice metra ve Varšavě.

V roce 2005 vyhrálo Estudio Lamela soutěž na kontaktní centrum banky Banco Santander v Mexiku, které je s plochou 90.000 m² jednou z nejvýznamnějších staveb v zemi a také získalo mnoho ocenění. Tento projekt následoval po otevření pobočky v Mexico City.
V roce 2005 zahájilo studio činnost i na Středním Východě několika projekty ve Spojených arabských emirátech a Bahrajnu a od té doby tu má i kancelář. V současnosti se staví projekt v Muscatu v Ománu.
V roce 2009 založilo Estudio Lamela společně s AIDHOS, největší španělskou kanceláří specializovanou na zdravotnickou architekturu. V roce 2010 vyhráli tendr na nemocnici Luise „Chicho" Fabrega v Panamě, která je nyní ve výstavbě.

Although, in the 80´ the firm has developed various buildings in the U.S. and South America, the international expansion really started in 2002 after having been awarded the New Terminal 2 at Warsaw Airport together with Ferrovial and Budimex. In that year the firm opened an office in the capital and major residential projects were achieved, as well as the refurbishment of the Terminal 1 at the same airport. Today Estudio Lamela Polska is one of the leading architectural offices in Poland. Moreover, in 2010 the Cracovia Stadium in Cracow was completed, the winner of several awards in architecture, which was used for Euro Cup 2012 as a training ground for the Italian team. Currently various major projects are being developed and among them New Municipal Stadium in Lublin, Sports Center for TS Wisla in Cracow, the mixed-use South Complex in Wroclaw and two metro stations in the capital.

In 2005 Estudio Lamela won the design contest for Contact Centre for Banco Santander in Mexico, which with more than 90.000 m² has become one of the most important buildings of the country and has been awarded various prizes. This project followed to the opening of the office in Mexico City, where several residential, offices and other projects are being developed at the moment.

In 2005 the company started its activity in the Middle East with several projects in both UAE and Bahrain and has an office continuously since then. At present the firm is developing in Muscat, Oman, the important headquarters for Bank Sohar that will become one of the landmarks of the country.

In 2009 Estudio Lamela established, together with AIDHOS, the largest Spanish practice specialized in health-care architecture. In 2010 the companies won the tender for the Luis „Chicho" Fabrega Hospital in Panama, currently under construction. Besides, other major projects are being developed in the UK.

Hlavní ocenění/Major Awards

2011 Letiště s nejlepší architekturou na světě za letiště Madrid-Barajas, National Geographic Traveler Magazine/Airport with Best Architectural Design in the World for Madrid-Barajas Airport, National Geographic Traveler Magazine

2011 Stavba roku 2010 za stadion Cracovia, Polsko, PZTIB (Polská asociace inženýrů a stavebních techniků), kategorie VI, sportovní stavby, Krakov/Building of the Year 2010 for Cracovia Stadium, Poland, PZTIB Association (Polish Association of Engineers and Construction Technicians) category VI, sports buildings, Cracow

1 | | | 3
2 | | | 4

5 – Letiště Varšava, Polsko/Airport Varšava, Poland

2011 Nejlepší architektura Krakova 2010 za stadion Cracovia, Polsko, Gazeta Krakowska, Krakov/Best Cracow Architecture 2010 for Cracovia Stadium, Poland, Gazeta Krakowska, Cracovia

2011 Nejlepší veřejná zakázka 2010 za stadion Cracovia, jako „jednu z nejkrásnějších a nejužitečnějších staveb svého typu v Polsku, splňující nejvyšší standardy UEFA", Krakovská městská rada, Polsko/Best Public Investment 2010 for Cracovia Stadium for being „one of the most beautiful and functional buildings of this type in Poland, while meeting the highest UEFA standards", Cracow City Council, Poland

2011 Nejlepší budova v Krakově 2010 za stadion Cracovia, Polsko, Gazeta Wyborcza/Best Building in Cracow 2010 for Cracovia Stadium, Poland, Gazeta Wyborcza, Poland

2010 Light Façade Prize, VETECO/ASEFAVE, čestné uznání za sídlo John Deere Spain, Madrid, Španělsko/Light Façade Prize, VETECO/ASEFAVE, Mention of Honor for John Deere Spain Headquarters, Madrid, Spain

2009 Via Prize in Architecture, Grupo Via, Madrid, Španělsko/Via Prize in Architecture, Grupo Via, Madrid, Spain

2009 Porota 3. mezinárodní designové soutěže Jump the Gap, ROCA, Madrid, Španělsko/Jury of the 3rd edition of the International Design Contest Jump the Gap, ROCA, Madrid, Spain

GAD – Global Architectural Development

Oceňovaná architektonická kancelář se sídlem v Istanbulu a v New Yorku, patří ke špičkám v oblasti výzkumu a konceptuálního designu od roku 1994.
GAD chápe, že kultura, média, technologie, spotřebitelské zvyky a chování a to, jak tyto faktory společně ovlivňují prostředí v různém měřítku, formuje design 21. století. Úspěch GAD spočívá v jeho metodickém výzkumu programových požadavků projektů, v opakovaném vytváření digitálních i fyzických modelů a v procesu pečlivé inovace. Tímto tento procesem výzkumu, experimentování a výroby, zkoumá GAD zastavěné prostředí přesvědčivým a podnětným způsobem.
Společnost řídí Gokhan Avcioglu, který pracuje s odhodlaným týmem architektů a spolupracovníků z celého světa. GAD má kanceláře v Istabulu, New Yorku a v Bodrumu.

GAD – Global Architectural Development

An award –winning architectural practice based in Istanbul and New York City, has been a leader in research and concept design since 1994.
GAD recognizes that culture, media, technology, consumer habits and behaviors, and how these factors combine to affect the environment at differing scales influence 21st century design.
GAD's success lies in its methodical research of a project's programmatic requirements, its iterative process of digital and physical modeling, and meticulous process innovation.
Through this process of research, experimentation and making, GAD is continually exploring the built environment in compelling and thought-provoking ways.
The firm is headed by design principle Gokhan Avcioglu, who works with a dedicated staff of architects and global collaborators. GAD has offices in Istanbul, New York City and Bodrum.

Projekt: AUTOPIA /Project: AUTOPIA

Istanbul, Turecko/Turkey
Klient/Client: Keleşoglu Gül Group
Velikost projektu/Project Size:
pozemek/site 46.761m², zastavěná plocha/constructed area 170.651 m²
Náklady/Project Cost: cca 150 000 000 USD
Typ projektu/Project Type:
Nákupní centrum/Shopping Mall
Typ budovy/Building Type: Střední/Mid-Rise
Začátek/Start: 2009
Dokončení/Completed: květen 2012/May 2012
Charakteristika místa/Site Characteristics:
Nákupní komplex, AutoMall/Shopping Complex, AutoMall
Konstrukce/Materiály/Construction/Materiality:
betonová a ocelová konstrukce, ocelová fasáda, sklo/Concrete and steel construction, steel façade, glass

Autopia byla navržena s automobilem, nikoli člověkem, jako modulátorem. Jakkoli to může znít zmateně, zadání znělo navrhnout nákupní centrum pro auta, přičemž auta měla být jak objektem touhy, tak i koncovými uživateli. Představte si garáž pro auta kombinovanou s nákupním centrem a získáte obecnou představu, z čeho GAD vycházeli při navrhování tohoto neobvyklého místa. Jako v garáži se zde po komunikacích dá jezdit. Jako v nákupním centru jsou všechny prodejní plochy zvětšené, aby se na ně vešla auta a mají zvýšený, 6 m vysoký strop a prostorné rozpěry, které vytvářejí dojem venkovního prostoru. Na střeše budovy je testovací dráha.
Fasáda využívá tepelně odolnou skleněnou závěsnou stěnu s pozinkovanými kovovými zástěnami, které rozbíjejí hmotu budovy a současně poskytují možnosti aplikace grafických prvků a osvětlení. 800 m dlouhá testovací dráha na střeše doplňuje nabídku služeb a dotváří nejoriginálnější nákupní zkušenost v Evropě.
Tento projekt byl navržen ve spolupráci s Darou Kirmizitoprakovou.

Autopia's was designed around the automobile– not the human– as the modulator.
As discomfiting as this may initially seem, GAD's design brief was to create, quite literally, a shopping mall for cars, with the automobile being both the object of desire, as well as the end user.

GAD – Global Architectural Development

Tesvikiye Cad. 3B Gunes Apt.,
Tesvikiye Istanbul
Turecko/Turkey
www.gadarchitecture.com

Imagine the circulation of the parking garage combined with the program of a shopping mall, and you have a general idea of GAD's starting point in designing this extraordinary place.
As a parking garage, the circulation is drivable.
As a shopping mall, all programmatic space has been effectively doubled to accommodate the automobile, with expansive 6 meter floor-to-ceiling heights and capacious indoor spans which create a sense of the outdoors within. There is a test track at the top of building.

The building facade uses heat-resistant glass curtainwall construction, with galvanized stretch metal screening, which serves to blur and diffuse the building mass, as well as provide surface opportunities to embed graphics and lighting.
An 800 meter automotive test track on the roof completes the program to create one of the most unique shopping experiences in Europe.
This project was designed in collaboration with Dara Kirmizitoprak.

Autopia v číslech /Autopia and Numbers

Při velikosti 216.000 m² je to největší auto-mall na světě/At 216,000 m², it is the world's biggest auto-mall
5 pater – dvě z nich v podzemí
/5 stories – two of which are underground
Každé patro má 30.000 m²
/Each level is 30,000 m²
Každé patro má výšku 6 m
/Each floor is 6 m in height
470 výkladů/470 storefronts
56 stánků s občerstvením, kaváren a restaurací
/56 food & drink shops, cafés & restaurants
48 soukromých autoservisů
/48 private car service stations
24 bank a 12 bankomatů
/24 banks and 12 ATM Kiosks
42 pojišťoven/42 insurance companies
74 obchodů/74 trading companies
Parkoviště s kapacitou 2.500 aut
/Car park with a 2.500 car capacity
Předpoklad 6 miliónů návštěvníků ročně
/6 Million visitors a year are expected
7 km cest pro chodce/7 km of walkable space
Téměř celý komplex je dosažitelný autem
/One can reach almost every location within the complex by car.
800 m testovací dráha na střeše
/800 meter test drive track on the roof
200 auto-galerií reprezentujících 443 značek
/200 auto-galleries representing 443 automotive brands

Park Inn
Ostrava

Park Inn
Prague

Hotels you
can rely on

Sleep well.
Live well.

Adding
colour
to life

More than 100 colourful Park Inn hotels in operation
in Europe, Africa & the Middle East.

Park Inn Hotel Ostrava
Orchard Hotel a.s., Hornopolni 3313/42, Ostrava, the Czech Republic
T: +420 595 195 000, F: +420 595 195 555
info.ostrava@rezidorparkinn.com
www.parkinn.com/hotel-ostrava

Park Inn Hotel Prague
Svobodova Street 1, 128 00 Prague 2, the Czech Republic
T: +420 225 995 225 F: +420 225 995 111
info.prague@rezidorparkinn.com
www.parkinn.com/hotel-prague

park inn

Eric Schmitz

Wallonie Bruxelles

Eric Schmitz
Rada/Councilor

Zastoupení Valonsko-Brusel/Representation Wallonia-Brussels
Myslíkova 31, Praha 1/Prague 1
tel.: +420 224 934 574
e-mail: bureau@walbru.cz
www.wbi.be/prague

Již několik let se Zastoupení Valonsko-Brusel v Praze s radostí účastní pražského Týdne architektury.
Letošní volba představit maketu lodního výtahu Strépy-Thieu může překvapit, ale její snahou je dodat této události další dimenzi a upozornit na ty aspekty architektury, kterým nebývá tak často věnována pozornost.

Architektura vzniká hlavně z funkční potřeby a jednou z těchto potřeb je překonat nebo regulovat řeku. Na architekturu je pohlíženo jako na umění, a tak označení velkých děl veřejných staveb, k němuž ve francouzštině slouží termíny „ouvrage d'art", dílo umu, má zde zcela své opodstatnění. Celek této konstrukce je totiž spojením různých požadavků, která má architektura splňovat.
Nebudu se pouštět do technických podrobností, ale zdá se mi důležité uvést, že toto dílo je největším lodním výtahem na světě.
Projektované využití díla ale v architektuře obsahuje i tu dimenze reflexe, jež někdy musí spojovat aspekt estetický, sociální, environmentální, filosofický atd. ...
U vzniku této stavby byla vůle veřejných orgánů rozšířit a sjednotit evropskou síť splavných vodních cest. Tento smělý projekt v sobě nesl některé z výše uvedených součástí reflexe.
Jak každý ví, každý velký projekt vyvolá diskusi, ale nejdůležitější je kompromis, díky němuž se mohla zrealizovat stavba, která se sice do krajiny neintegruje, ale je vizuálně atraktivní a vytváří image. Proto se stala turistickou atrakcí, je navštěvována a využívána také pro kratší výletní plavby.

Kromě komerčního aspektu byla také předobrazem Evropy, která dbá na ekologii, protože lodní doprava zboží je nejméně znečišťujícím druhem dopravy, jedna jediná loď na této splavné vodní cestě může nahradit až 100 kamionů.

Svou funkcí tato stavba navíc přispívá ke sbližování zemí, tedy i lidí, protože otevřela nové mezinárodní dopravní cesty, v nichž řeky občas bývají poněkud opomíjeným článkem.
A nakonec dílem osudu, s nímž projektanti jistě nepočítali, se maketa stavby ocitá v Praze v rámci tohoto Týdne architektury, aby vzbudila váš zájem a aby, jak doufám, vám poskytla další podněty k reflexi.
Přeji vám hezký týden.

For several years now, the Representation Wallonia-Brussels in Prague is pleased to participate in the annual Architecture Week Prague festival.
Surprising as it may be, our choice for this year was to present the model of a ship lift Strépy-Thieu in order to add another dimension to this event and to point out those aspect of architecture that are often missed out.

Architecture emerges mainly from functional need and one of these needs is to get across or regulate a river. Architecture is perceived as art and so the French term „ouvrage d'art" – work of art is appropriate for great public constructions. The whole complex of this construction is a connection of different requirements architecture should meet.

I won't go into technical details but it is important to state that this work is the biggest ship lift in the world.
The projected usage of a work in architecture contains the dimension of reflection that sometimes has to link esthetic, social, environmental, or philosophical aspects.
This construction emerged from the public administration's intention to extend and unify European network of navigable waterways.
This bold project had some of the above mentioned elements of reflection. As we all know, every great project incites a discussion but the most important is compromise which enabled realization of a construction that may not be integrated in the landscape but is visually attractive and creates an image. That is why it has become a touristic attraction and is even used for short boat trips.
Besides the commercial aspect it was also a prototype of Europe taking care of the environment because shipment is the least polluting means of transportation, a single boat on this waterway can replace up to 100 trucks.

Moreover, due to its function, this construction contributes to convergence of countries and thus the people because it has opened new international transportation routes that sometimes forget to include rivers as well.

And finally, by the strike of fate, the model is now displayed in Prague within Architecture Week to attract your attention and to, hopefully, bring you impulses for reflection.
I wish you a pleasant week.

Zdvihadlo Strépy-Thieu

Zdvihadlo Strépy-Thieu leží na rameni kanálu Canal du Centre v obci Le Roelux, Hainaut, v Belgii. S výškovým rozdílem hladin 73,15 metrů se jedná o nejvyšší zdvihadlo na světě a zůstane jím, dokud nebude dokončeno zdvihadlo na přehradě Tři soutěsky v Číně.
Zdvihadlo bylo navrženo během modernizace kanálu a mělo nahradit systém dvou plavebních komor a čtyř šestnáctimetrových zdvihadel z let 1888 až 1919. Samotný kanál byl uveden do provozu v roce 1879 a jeho komory a zdvihadla byly schopné pojmout plavidla o váze až 300 tun. V 60. letech 20. století už nevyhovovaly novým evropským standardům 1.350 tun u říční dopravy a bylo potřeba najít za ně náhradu.
Výstavba zdvihadla započala v roce 1982 a byla dokončena až v roce 2002, s odhadovanými náklady 160 miliónů euro, jakmile ale začalo fungovat, umožnilo lodní provoz až do výše nového standardu 1.350 tun mezi vodními cestami řeky Mázy a Šeldy. Zdvihadlo zvýšilo říční provoz z 256 tunokilometrů v roce 2001 na 2.295 tunokilometrů v roce 2006.
Čtyři starší zdvihadla, nyní ležící stranou původní trasy Kanálu du Centre, se stále používají, ale pouze pro rekreační provoz. Jejich architektonická a historická hodnota byla důvodem pro jejich zařazení na seznam světového dědictví UNESCO.
Konstrukce na Strépy-Thieu se skládá ze dvou nezávislých (žlabů) naplněných vodou s protizávažím, které se vertikálně pohybují mezi dvěma sekcemi. Díky Archimédovu zákonu váží žlaby stejně, když jsou zatíženy lodí, nebo jen naplněny vodou. V praxi znamenají změny ve výšce vodní hladiny, že hmotnost každého žlabu kolísá mezi 7.200 a 8.400 tunami. Žlaby mají užitnou délku 112 metrů, šířku 12 metrů a hloubku 3,35 až 4,15 metrů. Každý žlab drží 112 nosných lan (kvůli protiváze) a 32 ovládacích lan (kvůli zdvihání/snižování) každé o průměru 85 mm. Hmotnost protiváhy byla vypočtena tak, aby bylo zachováno napětí ovládacích lan pod 100 kN. Nosná lana procházejí přes vodící kladky o průměru 4,8 metrů. Čtyři elektromotory poháněji osm navijáků na každém žlabu pomocí rychlostních převodovek a zdvižení o 73,15 metrů trvá sedm minut. Konstrukce je masivně vyztužená, aby byla odolná vůči torzním silám a váží přibližně 200.000 tun. Vertikálně pohyblivá vodotěsná vrata mají odolat nárazu 2.000 tunového plavidla v rychlosti 5 km/h.
Lodní zdvihadlo funguje i jako turistická atrakce, kterou ročně navštíví statisíce turistů.

The Strépy-Thieu boat lift

The Strépy-Thieu boat lift lies on a branch of the Canal du Centre in the municipality of Le Roelux, Hainaut, Belgium. With a height difference of 73.15 metres (240.0 ft) between the upstream and downstream reaches, it is the tallest boat lift in the world, and will remain so until the Three Gores dam boat lift in China is finished.
The boat lift was designed during the Canal du Centre's modernisation program in order to replace a system of two locks and four 16-metre lifts dating from 1888 to 1919. The canal itself began operations in 1879 and its locks and lifts were able to accommodate vessels of up to 300 tonnes. By the 1960's, this was no longer adequate for the new European standard of 1350 tonnes for barge traffic, and a replacement was sought.
Construction of the lift commenced in 1982 and was not completed until 2002 at an estimated cost of Euro 160 million (then 6.4 billion BEF), but once operational, permitted river traffic of up to the new 1350-tonne standard to pass between the waterways of the Meuse and Scheldt rivers. The lift increased river traffic from 256 kT in 2001 to 2,295 kT in 2006.
The four older lifts, now bypassed on the original line of the Canal du Centre to the south, are still in use, but are limited to recreational traffic only. Their architectural and historical value has led them to be placed on the UNESCO World Heritage list.
The structure at Strépy-Thieu consists of two independent counterweighted caissons which travel vertically between the upstream and downstream sections. Due to Archimedes´Principle, the caissons weigh the same whether they are laden with a boat or simply contain water. In practice, variations in the water level mean that the mass of each caisson varies between 7200 and 8400 tonnes. The caissons have useful dimensions of 112 m by 12 m and a water depth of between 3.35 and 4.15 m. Each caisson is supported by 112 suspension cables (for counterbalance) and 32 control cables (for lifting/lowering), each of 85 mm diameter. The mass of the counterbalance was calculated to keep the tension in each of the control cables below 100 kN at all times. The suspension cables pass over idler pulleys with a diameter of 4.8 m.
Four electric motors power eight winches per caisson via speed-reduction gearboxes and the 73.15-metre lift is completed in seven minutes. The structure is massively reinforced to provide rigidity against torsion forces during operation and has a mass of approximately 200,000 tonnes. The vertically moving watertight gates are designed to withstand a 5 km/h impact from a 2000 tonne vessel.
The boat lift is being promoted as a tourist attraction in its own right by the government of Hainaut. A pedestrian ticket for a one-way ride on the lift costs Euro 5.50.

Lodní zdvihadlo Ronquières

Lodní zdvihadlo Ronquières je belgické zdvihadlo na kanálu Brusel-Charleroi v provincii Hainaut ve Valonsku, které bylo otevřeno v dubnu roku 1968 po šesti letech výstavby.

Účelem stavby bylo snížit zpoždění způsobené čtrnácti plavebními komorami (původně jich bylo šestnáct), které byly až dosud potřeba kvůli místnímu terénu.
Lodní zdvihadlo Ronquières je dlouhé 1.432 metrů a vertikálně zvedá lodě o 67,73 metrů. Tvoří jej dva velké žlaby (vany) naúplněné vodou upevněné na kolejnicích. Každý žlab měří 91 metrů na délku a 12 metrů na šířku a má hloubku mezi 3 a 3,70 metry. Unese jednu loď o váze 1.350 tun nebo více menších lodí o stejné váze.
Každý žlab má 5.200 tun těžké protizávaží procházející pod kolejnicemi, které umožňuje pohybovat se žlaby nezávisle na sobě. Každý žlab je tažen osmi lany (1.480 metrů na délku) navinutými na navijáky umístěné na vrcholu zdvihadla.
Žlaby se mohou pohybovat mezi dvěma úrovněmi kanálu rychlostí 1,2 m/s a trvá jim to asi 22 minut.
Překonat celé zdvihadlo dlouhé 1.800 m trvá celkem 50 minut, včetně průplavního mostu na horním konci.

The Ronquières Inclined Plane

The Ronquières Inclined Plane is a Belgian canal inclined plane on the Brussels-Charleroi Canal in the province of Hainaut in Walloniathat opened in April 1968 after a six year construction period. It is located in the municipality of Braine-le-Comte, and takes its name from the nearby village of Ronquières.
The purpose of the construction was to reduce the delays imposed by the fourteen locks (already reduced from sixteen in the nineteenth century) which had hitherto been needed for the canal to follow the local topography.
The Ronquières Inclined Plane has a length of 1,432 m and lifts boats through 67.73 m vertically. It consists of two large caissons mounted on rails. Each caisson measures 91 m long by 12 m wide and has a water depth between 3 and 3.70 m. It can carry one boat of 1,350 tonnes or many smaller boats within the same limits.
Each caisson has a 5,200 tonne counterweight running in the trough below the rails, which permits the caisson to be moved independently of the other. Each caisson is pulled by 8 cables (each of which is 1480m long) wound by winches located at the top end of the inclined plane.
Each caisson can be moved between the two canal levels at a speed of 1.2 m/s, taking about 22 minutes.
It takes 50 minutes in total to pass through the 1800 m of the entire structure, including the raised canal bridge at the top end.

Steve Oxley

Steve Oxley
Ředitel/Director

British Council
Politických vězňů 13, Praha 1/Prague 1
tel.: +420 221 991 111
e-mail: info.praha@britishcouncil.cz
www.britishcouncil.cz

Jsem velice potěšen, že mohu napsat tento úvodník k festivalu Architecture Week 2012, který se letos zaměřuje na dvě klíčové oblasti městského designu: infrastrukturu a dopravu.

Výměna myšlenek a spolupráce mezi britskými a českými architekty a designéry má bohatou nedávnou historii a já očekávám, že díky akcím jako je tato se budou podobná partnerství nadále rozvíjet.

Naše země sdílejí mnoho společných problémů, pokud jde o rozvoj měst. V obou se nacházejí historická města, která je radost navštívit, ale jsou v nich i části nyní nepotřebné, vyžadující novou infrastrukturu a oživení. Je však zásadní, aby se při přestavbách neponičila celková struktura města. Ve Velké Británii dnes najdeme řadu dobrých příkladů přestavby v rámci historických center měst. Londýnská olympiáda je příkladem podobného trendu ve velkém měřítku, ale najdeme i jiné, starší projekty na místech jako je Manchester nebo Liverpool.

V obou zemích také najdeme města se složitými centry spoléhající na kombinaci dopravních systémů, jenž bojují s tlakem nákladů, dopadů na životní prostředí a dopravních kolapsů. Osobně si myslím, že pražská veřejná doprava je jednou z nejpříjemnějších stránek života v tomto městě a jsem přesvědčen, že jiná města nejen v Británii by se zde mohla učit.

Jménem nás všech v British Councilu bych rád poděkoval organizátorům za jejich pracovní nasazení během celého roku a pogratuloval jim k nesmírně široké nabídce akcí, které pořádají. Doufám, že festival poskytne podnětnou platformu pro poznávání, diskuze a rozvoj kontaktů, které v důsledku povedou k novým projektům, z nichž budeme mít prospěch my všichni.

It gives me great pleasure to provide this introduction to Architecture Week 2012 which focuses this year on two key challenges of urban design; infrastructure and transport.

The exchange of ideas and cooperation between British and Czech architects and designers has a rich recent history and I expect these partnerships will develop through events such as this.

The two countries share many of same issues when dealing with urban development. Both have historic cities which are a joy to visit but also include sections which have become redundant and need new infrastructure for regeneration. It is essential, however, that this redevelopment is done without damaging the overall fabric of the city. In the UK there are now many good instances of redevelopment within historic central urban areas. The London Olympics provides an example of this trend on a large scale but there are other, more long-standing projects to learn from in places such as Manchester and Liverpool.

The two counties also have cities with complex centres relying on a mix of transport systems and which battle against the pressures of cost, environmental impact and gridlock. On the transport front, I personally find the Prague public transport systems one of the great pleasures of living in the city and I feel sure cities in the UK and beyond can learn lessons here.

On behalf of everyone at the British Council I would like to thank the organisers for all their hard work during the year to make Architecture Week a success and to congratulate them on the exciting range of activities on offer. I hope the events of the Week will provide a stimulating forum for learning, debate and the development of contacts, eventually leading to better projects which benefit us all.

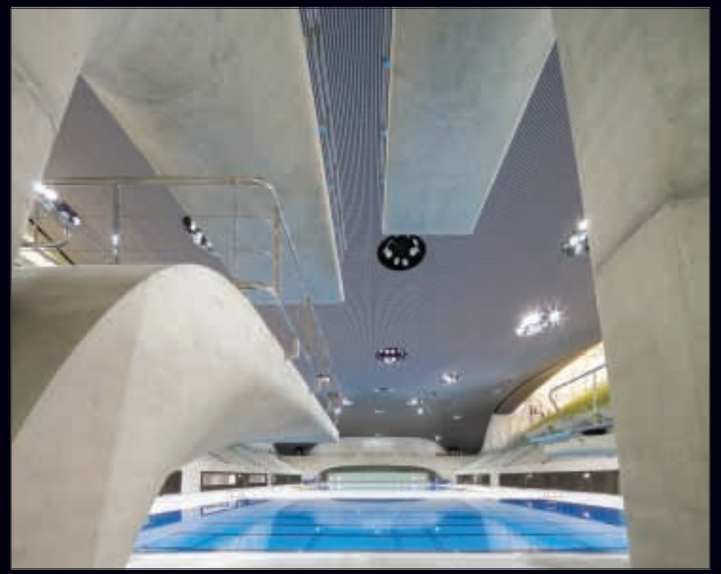
Zaha Hadid

Zaha Hadid

Zaha Hadid Architects
10 Bowling Green Lane, Londýn/London
Velká Británie/United Kingdom
www.zaha-hadid.com

Zaha Hadid, zakladatelka Zaha Hadid Architects, byla v roce 2004 oceněna Pritzkerovou cenou za architekturu (ta je v architektuře považována za Nobelovu cenu). Zaha Hadid je mezinárodně proslulá i pro svou teoretickou a akademickou činnost.
Každý její dynamický a inovativní projekt staví na více než třiceti letech revolučního objevování a výzkumu vzájemně propojených disciplín urbanismu, architektury a designu. Její zájem leží na rozhraní architektury, krajinářství a geologie, jelikož její praxe v sobě spojuje přírodní topografii a systémy vytvořené lidskou rukou a vede k experimentům s nejnovějšími technologiemi. Takový proces často vede k nečekaným a dynamickým architektonickým formám. MAXXI: Národní muzeum umění 21. století v Římě nebo Londýnské centrum vodních sportů pro olympiádu v roce 2012 jsou vynikajícími příklady hledání komplexních, plynulých prostorů Zahy Hadid. I starší převratné stavby, jako Rosenthalovo centrum současného umění v Cincinnati v USA, jsou oslavovány jako architektura, jež transformuje naši vizi budoucnosti do nových prostorových konceptů a smělých, vizionářských tvarů.
Kancelář Zaha Hadid Architects je globálním lídrem průkopnickém výzkumu a zkoumání designu. Spolupráce se společnostmi, které jsou špičkami ve svém oboru, podporuje rozmanitost a rozšiřuje vědomosti praxe, zatímco implementace nejmodernějších technologií pomáhá realizovat plynoucí, dynamické a díky tomu i složité architektonické struktury.

Zaha Hadid, founder of Zaha Hadid Architects, was awarded the Pritzker Architecture Prize (considered to be the Nobel Prize of architecture) in 2004 and is internationally known for both her theoretical and academic work. Each of her dynamic and innovative projects builds on over thirty years of revolutionary exploration and research in the interrelated fields of urbanism, architecture and design. Hadid's interest lies in the rigorous interface between architecture, landscape, and geology as her practice integrates natural topography and human-made systems, leading to experimentation with cutting-edge technologies.
Such a process often results in unexpected and dynamic architectural forms. The MAXXI: National Museum of 21st Century Arts in Rome, Italy and the London Aquatics Centre for the 2012 Olympic Games are excellent demonstrations of Hadid's quest for complex, fluid space. Previous seminal buildings such as the Rosenthal Center for Contemporary Art in Cincinnati, USA, have also been hailed as architecture that transforms our vision of the future with new spatial concepts and bold, visionary forms. Zaha Hadid Architects continues to be a global leader in pioneering research and design investigation. Collaborations with corporations that lead their industries have advanced the practice's diversity and knowledge, whilst the implementation of state-of-the-art technologies have aided the realization of fluid, dynamic and therefore complex architectural structures.



1 – Londýnské centrum vodních sportů pro letní olympijské hry v roce 2012 i další využití/London Aquatics Centre for 2012 Summer Olympics and future use

Lanová dráha Nordpark /Nordpark Cable Railway

Projekt/Project: Lanová dráha Nordpark/Nordpark Cable Railway
Místo/Location: Innsbruck, Rakousko/Austria
Termín/Date: 2004/2007
Klient/Client: INKB (Innsbrucker Nordkettenbahnen) Public Private Partnership
Stav/Status: Postaveno/Built
Velikost/Size: 2.500 m^2
Design/Design: Zaha Hadid, Patrik Schumacher
Projektový architekt/Project Architect: Thomas Vietzke
Tým/Design Team: Caroline Andersen, Makakrai Suthadarat, Marcela Spadaro, Anneka Wagener, Adriano di Gionnis, Peter Pichler, Susann Berggren
Projektový a stavební management/Project & Construction Management: Malojer Baumanagement
Plánovací poradce/Planning Adviser: ILF Beratende Ingenieure ZT, Malojer Baumanagement
Generální dodavatel/Total Contractor: STRABAG AG
Dodavatel motorů a kabelů/Engines & Cables Contractor: LEITNER
Dodavatel fasády/Facade Contractor: Pagitz Metalltechnik
Konstrukční inženýr (betonová základna) /Structural Engineers (concrete base): Baumann & Obholzer, Ziviltechniker
Konstrukční inženýr (střecha)/Structural Engineers (roof structure): Bollinger Grohmann, Schneider ZT
Mostní/drážní inženýr/Bridge/Track Engineer: ILF Beratende Ingenieure

Projekt zahrnuje návrh čtyř stanic podél lanové dráhy vedoucí z Innsbrucku na severní hřeben hor. Pro tento návrh je klíčové přizpůsobení se specifickým podmínkám místa v různých nadmořských výškách a současně zformulování kompaktního architektonického výrazu. Prostorová kvalita stanic je tvořena dvěma kontrastujícími prvky „Skořápky & Stínu". Odlehčená organická střecha se vznáší na betonovém podstavci. Umělá krajina slouží jako reliéf, v němž jsou vepsány různé pohyby a oběhy. Při pohledu na plynulé tvary střechy a její měkké obrysy nám mohou na mysli vytanout přírodní úkazy, třeba pohyby ledovce. Nové výrobní postupy jako je frézování a tepelné tvarování zaručují precizní automatizované přenesení návrhu z počítače na samotnou stavbu. Výsledná estetika může připomínat aerodynamické průmyslové výrobky (karoserie aut, křídla letadel, jachty apod.). Každá stanice má svůj kontext, svou topografii, svou nadmořskou výšku, své pohyby. Sklon dráhy a její poměry jsou hlavními technickými parametry. Vysoký stupeň flexibility umožňuje krunýřové konstrukci přizpůsobit se těmto rozmanitým parametrům a zároveň být součástí jedné formální skupiny. Koncept lehkosti je objevován. Velké nosníky a malé dotykové plochy podtrhují dojem, že se krunýře vznášejí.

The project contains the design of four stations along the cable railway tracks leading up to Innsbruck's northern chain of mountains. Adaptation to the specific site conditions in various altitudes while articulating a coherent overall architectural language is critical to this design approach.
Two contrasting elements „Shell & Shadow" generate each station's spatial quality.
A lightweight organic roof structure floats on top of a concrete plinth. The artificial landscape functions as a relief in which various movements and circulations are inscribed. Looking at the Roof Shell's fluid shapes and soft contours, one might be reminded on natural phenomena such as glacier movements.
New production methods like CNC milling and thermoforming guarantee a very precise and automatic translation of the computer generated design into the built structure. The resulting aesthetics might be reminiscent of streamlined Industrial Design pieces (Car Bodies, Aeroplane Wings, Yachts etc.). Each station has its context, its topography, its altitude, its movements.
The track's inclination and ratios are dominant technical parameters. A high degree of flexibility enables the shell structures to adjust to these various parameters while still being part of the same formal family. The concept of lightness is explored. Large cantilevers and small touch down areas underline a floating appearance of the shells.

1 | | 4 |
— | — | — | —
— | 2 | — | 5
— | — | 6 | —
— | 3 | — | 7

1 – 7 – Lanová dráha Nordpark/Nordpark Cable Railway, foto/photo: Helene Binet, Werner Huthmacher, Roland Halbe

ČESKÝ ROZHLAS

S námi
nejste nikdy sami

ROZHLAS.CZ
facebook.com/ceskyrozhlas

www.general-overnight.cz

GO!
EXPRESS & LOGISTICS

výhradní **přepravce**
ARCHITECTUREWEEK
Praha 2012

architectureweek
Praha 2012

Mezinárodní expresní a kurýrní služby

Doprava, infrastruktura a územní rozvoj
Arch World, Arch Works CZ & SK

Termín konání: 1. – 28. 10. 2012
Místo konání: Letohrádek královny Anny, Pražský hrad, Praha
Organizátoři: Správa Pražského hradu, Czech Architecture Week
Spoluorganizátoři: Národní technické muzeum

Záštita a podpora: Pavel Dobeš, ministr dopravy České republiky ▪ Ministerstvo životního prostředí ČR ▪ Ministerstvo průmyslu a obchodu ČR ▪ Kamil Jankovský, ministr pro místní rozvoj České republiky ▪ Alena Hanáková, ministryně kultury České republiky ▪ Marek Maďarič, ministr kultury Slovenské republiky ▪ Bohuslav Svoboda, primátor hlavního města Prahy ▪ Oldřich Lomecký, starosta městské části Praha 1 ▪ Pavel Horálek, starosta městské části Praha 4 ▪ Radek Klíma, starosta městské části Praha 5 ▪ Marie Kousalíková, starostka městské části Praha 6 ▪ Marek Ječmének, starosta městské části Praha 7 ▪ Václav Matyáš, prezident, Svaz podnikatelů ve stavebnictví ČR ▪ Tomáš Čoček, ředitel, Státní fond dopravní infrastruktury ▪
Spolupráce a podpora: British Council ▪ Bulharský kulturní institut ▪ Italský kulturní institut ▪ Polský institut ▪ Rakouské kulturní fórum ▪ Velvyslanectví Argentinské republiky ▪ Velvyslanectví Dánského království ▪ Velvyslanectví Estonské republiky ▪ Velvyslanectví Jihoafrické republiky ▪ Velvyslanectví Litevské republiky ▪ Velvyslanectví Peruánské republiky ▪ Velvyslanectví Spojených států mexických ▪ Zastoupení Valonsko-Brusel ▪ Zdeněk Bakala ▪
Za mediální podpory: České televize
Partneři AW: Jansa, Mokrý, Otevřel & partneři ▪ M2 Real Estate ▪ In Form Slovakia ▪ SPOK – Spolek pro ostravskou kulturu ▪
Partneři SPH: Krušovice ▪ Čeps
Partneři odborného setkání: IBM
Partneři Slavnostního večera: Jančina architekti ▪ Miele ▪ iNELS
Oficiální hotel festivalu: Park Inn
Parner dopravy modelů: Go! Express & Logistics
Zúčastněná města: Banská Bystrica ▪ Bratislava ▪ Brno ▪ České Budějovice ▪ Gdyně ▪ Katovice ▪ Liberec ▪ Olomouc ▪ Praha 5 ▪ Prešov ▪ Přerov ▪ Toruň ▪ Vratislav ▪ Žilina ▪
Hlavní mediální partneři: Hospodářské noviny ▪ Ekonom ▪ Český rozhlas
Mediální partneři: Architekt ▪ ASB ▪ Era21 ▪ Grand Rezidence ▪ Home ▪ Konstrukce ▪ MF reklama Praha ▪ Plavba a vodní cesty ▪ Project & Property ▪ Realizace staveb ▪ Silnice a železnice ▪ Stavba ▪ Světlo ▪
Internetoví partneři: asb-portal.cz ▪ izdoprava.cz ▪ obcanskavystavba.cz ▪ pragueeventscalendar.cz ▪ svetlo.info ▪ uzemneplany.sk

Poděkování

Správě Pražského hradu: Ivo Velíšek, ředitel ▪ Václav Beránek, vedoucí oddělení kultury ▪ Sylvie Žižková, ředitelka odboru marketingu ▪ Zdeňka Fabíková, produkční výstav, oddělení kultury ▪ Marcela Řezníčková, produkční, odbor marketingu ▪
Zástupcům ministerstev: Ministerstvo dopravy České republiky: Jiří Žák, náměstek ministra dopravy ČR ▪ Ivo Toman, náměstek ministra dopravy ČR, Sekce silniční a vodní dopravy ▪ Karel Dobeš, vládní zmocněnec a mluvčí Koordinační rady ministra dopravy pro kosmické aktivity ▪ Martin Riegl, ředitel Kabinetu ministra dopravy ČR ▪ Jitka Vacková, Kabinet ministra dopravy ČR ▪ Ondřej Šváb, vedoucí oddělení Evropské kosmické agentury a kosmických programů ▪ Jan Skalický, ředitel ŘVC ČR ▪ Jan Klas, generální ředitel ŘLP ČR ▪ Richard Klíma, vedoucí kanceláře generálního ředitele ŘLP ČR ▪ David Čermák, generální ředitel ŘSD ČR ▪ Martina Vápeníková, vedoucí oddělení komunikace ŘSD ČR ▪
Ministerstvo životního prostředí ČR: Vladislav Dykast, ředitel odboru kabinetu ministra životního prostředí ▪ Ilona Vysoudilová, ředitelka odboru tiskového a marketingu ▪ Martina Neckařová, referent odboru tiskového a marketingu ▪
Ministerstvo pro místní rozvoj ČR: Lucie Kalová, odbor kabinetu ministra ▪ Filip Novosád, oddělení územního plánování ▪
Ministerstvo kultury ČR: František Mikeš, 1. náměstek ministryně kultury České republiky ▪
Další poděkování: Jiří Kolář, generální ředitel SŽDC ▪ Petr Šlégr, náměstek generálního ředitele pro modernizaci dráhy, SŽDC ▪ Petr Žaluda, generální ředitel, ČD ▪ Miroslav Šebeňa, náměstek generálního ředitele pro obchod a marketing, ČD ▪ Pavel Švagr, náměstek generálního ředitele pro personální záležitosti, ČD ▪ Milan Čermák, výkonný ředitel sekce pro správu majetku, ČD ▪ Dana Hunčovská, ředitelka kanceláře VŘ SSM, ČD ▪ Jiří Marek, člen představenstva, viceprezident pro obchod a marketing, ČSA ▪ Stanislav Zeman, výkonný ředitel pro obchod a marketing, Letiště Praha ▪ Pavel Vráblík, generální ředitel, ČSAD Praha holding ▪ Jan Benda, ředitel divize developmentu, ČSAD Praha holding ▪ Miroslav Ševčík, děkan Vysoké školy ekonomické v Praze ▪
Primátorům měst: Roman Onderka, primátor města Brna ▪ Martin Novotný, primátor města Olomouce ▪ Juraj Thoma, primátor města České Budějovice ▪ Jiří Lajtoch, primátor města Přerova ▪ Martina Rosenbergová, primátorka města Liberce ▪ Milan Ftáčnik, primátor města Bratislavy ▪ Igor Choma, primátor města Žiliny ▪ Peter Gogola, primátor města Banská Bystrica ▪ Pavel Hagyari, primátor města Prešova ▪ Wojciech Szczurek, primátor města Gdyně ▪ Michał Zaleski, primátor města Toruně ▪ Rafał Dutkiewicz, primátor města Vratislavy ▪
Další poděkování zástupcům měst: Tomáš Výchopeň, referent protokolu, odbor Kancelář primátora, Magistrát hl. města Prahy ▪ Robert Kotzian, 1. náměstek primátora města Brna, Marie Zezůlková, vedoucí Kanceláře strategie města Brna ▪ Hana Janošíková, koordinátor projektů vztahů k veřejnosti, Kancelář primátora města Brna ▪ Radek Dosoudil, vedoucí odboru koncepce a rozvoje, Magistrát města Olomouce ▪ Ivana Popelová, náměstkyně primátora pro strategický rozvoj a územní plánování, Magistrát města České Budějovice ▪ Lenka Chalupová, vedoucí oddělení komunikace a vnějších vztahů, magistrát města Přerova ▪ Jiří Šolc, náměstek primátorky pro ekonomiku a systémovou integraci úřadu, Magistrát města Liberce ▪ Marian Miškanin, ředitel kanceláře primátora hl. města SR Bratislavy ▪ Dušan Voštenák, vedoucí oddělení architektury města Žilina ▪ Vladimír Ligus, hlavní architekt města Prešova ▪ Marek Stępa, viceprezident města Gdyně ▪ Adam Grehl, viceprezident města Vratislavy ▪ Jacek Barski, ředitel odboru architektury a rozvoje města Vratislavy ▪ Piotr Fokczyński, hlavní architekt města Vratislavy ▪ Piotr Drobniak, ředitel Polského institutu v Praze ▪ Maciej Ruczaj, programové oddělení Polský institut v Praze ▪ Štefan Šlachta, profesor a architekt, Bratislava ▪
Partnerům měst: Lordship (hl. město SR Bratislava) ▪ Reming Consult (Žilina) ▪
Velvyslanectvím a zahraničním kulturním institutům: Velvyslanectví Argentinské republiky, Bulharský kulturní institut, Velvyslanectví Dánského království, Velvyslanectví Estonské republiky, Italský kulturní institut, Velvyslanectví Jihoafrické republiky, Velvyslanectví Litevské republiky, Velvyslanectví Spojených států mexických, Velvyslanectví Peruánské republiky, Polský institut, Rakouské kulturní fórum, Zastoupení Valonsko-Brusel, British Council
Partnerům slavnostního večera: Skupina Jančina architekti ▪ MIELE ▪ iNELS
Firmám: SMP CZ ▪ Penta ▪ Lordship ▪ Reming Consult ▪ IBM ▪ ČSOB ▪ ČEZ ▪ SATRA ▪ Pontex ▪ Chapman Taylor ▪ Chládek & Tintěra ▪ Podzimek a synové ▪ Skanska Property Czech Republic ▪ Jakub Fencl – CARCOM ▪
Za odbornou spolupráci muzeím a historickým ústavům: František Lehovec, ČVUT ▪ Petr Forman, Societas Rudolfina ▪ Tomáš Kolařík, Plavba a vodní cesty ▪ Aleš Knížek, ředitel VHÚ ▪ Karel Ksandr, generální ředitel NTM ▪ Arnošt Nezmeškal, kurátor, oddělení dopravy NTM ▪ Václav Rutar, vedoucí oddělení centrální evidence administrativy sbírek NTM ▪ Olga Šamalová, vedoucí odborné prezentace a práce s veřejností NTM ▪ Michal Novotný, ředitel železničního muzea NTM ▪ Martin Ebel, ředitel odboru architektury a stavitelství NTM ▪ Pavel Bek, kurátor, oddělení železniční dopravy NTM ▪ Michal Plavec, kurátor leteckých sbírek, oddělení historie dopravy NTM ▪ Jaroslava Nováková, Pražská informační služba ▪ Tomáš Mika, Oblastní muzeum v Děčíně ▪ Petr Rudolf Manoušek, Zvonařství Manoušek ▪ Milan Rosenkranc, Oblastní muzeum v Děčíně ▪ Matěj Horn, Království železnic ▪ Karel Klofáč, Model Prahy ▪ Petr Tomek ▪ Jan Pěnkava, Aviation Fan Club ▪

www.prg.aero

VÍTE, ŽE UŽ NEBUDETE CHTÍT LÉTAT JINAK?

DO YOU KNOW THAT YOU WON'T WANT TO FLY ANY OTHER WAY?

- přivezeme Vás limuzínou zdarma na letiště
- stačí být na letišti jen 45 minut před odletem
- luxusní salonek s all-inclusive občerstvením budete mít jen pro sebe
- nemusíte se o nic starat – odbavíme Vás i zavazadla
- odvezeme Vás limuzínou přímo po ploše k letadlu

Neváhejte a objednejte si VIP Service v Clubu CONTINENTAL na Letišti Praha.

- we will take you to the airport by limousine free of charge
- you only have to be at the airport 45 minutes before departure
- luxury lounge with all-inclusive refreshments only for you
- no need to worry about anything – we will check-in for you
- a limousine can take you all the way to the airplane

Don't hesitate and order VIP Service Club CONTINENTAL at Prague Airport.

VIP Service Club CONTINENTAL

VIP Service Prague Airport, K Letišti 6/1019
160 08 Prague 6, Czech Republic
+420 220 114 490, +420 220 562 525
vip.service@prg.aero, www.prg.aero

Prague Airport