

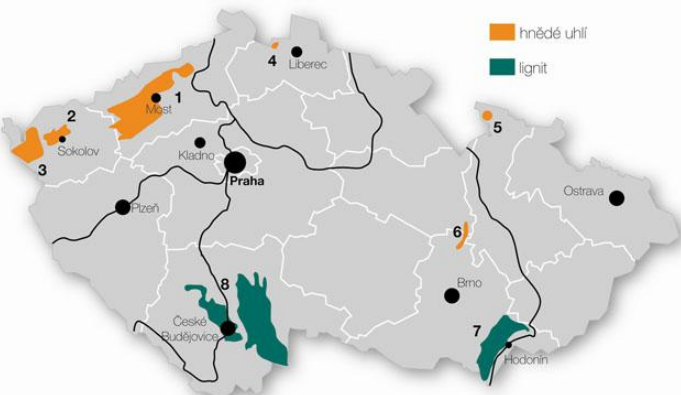


MOŘE KLIDU

jediná správná možnost

Výběr lokality pro zřízení moře v ČR

Hnědouhelné pánev a ložiska hnědého uhlí a lignitu v České republice



1 - Severočeská hnědouhelná pánev

2 - Sokolovská pánev

3 - Chebská pánev

4 - Žitavská pánev

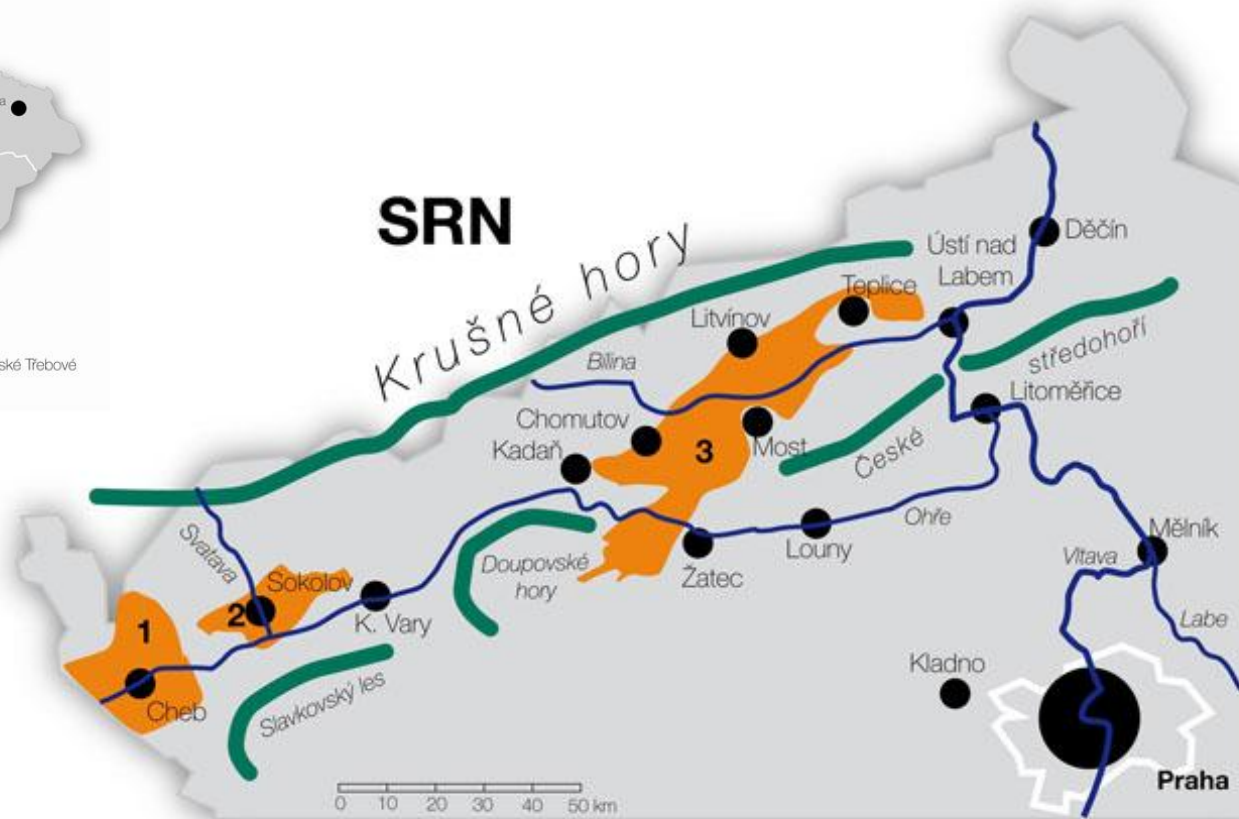
5 - ložisko Uhelná

6 - výskyt křídového uhlí v okolí Moravské Třebové

7 - Jihomoravská lignitová pánev

8 - Jihočeská pánev

Podrobná situace v Sokolovské a v Severočeské hnědouhelné pánvi

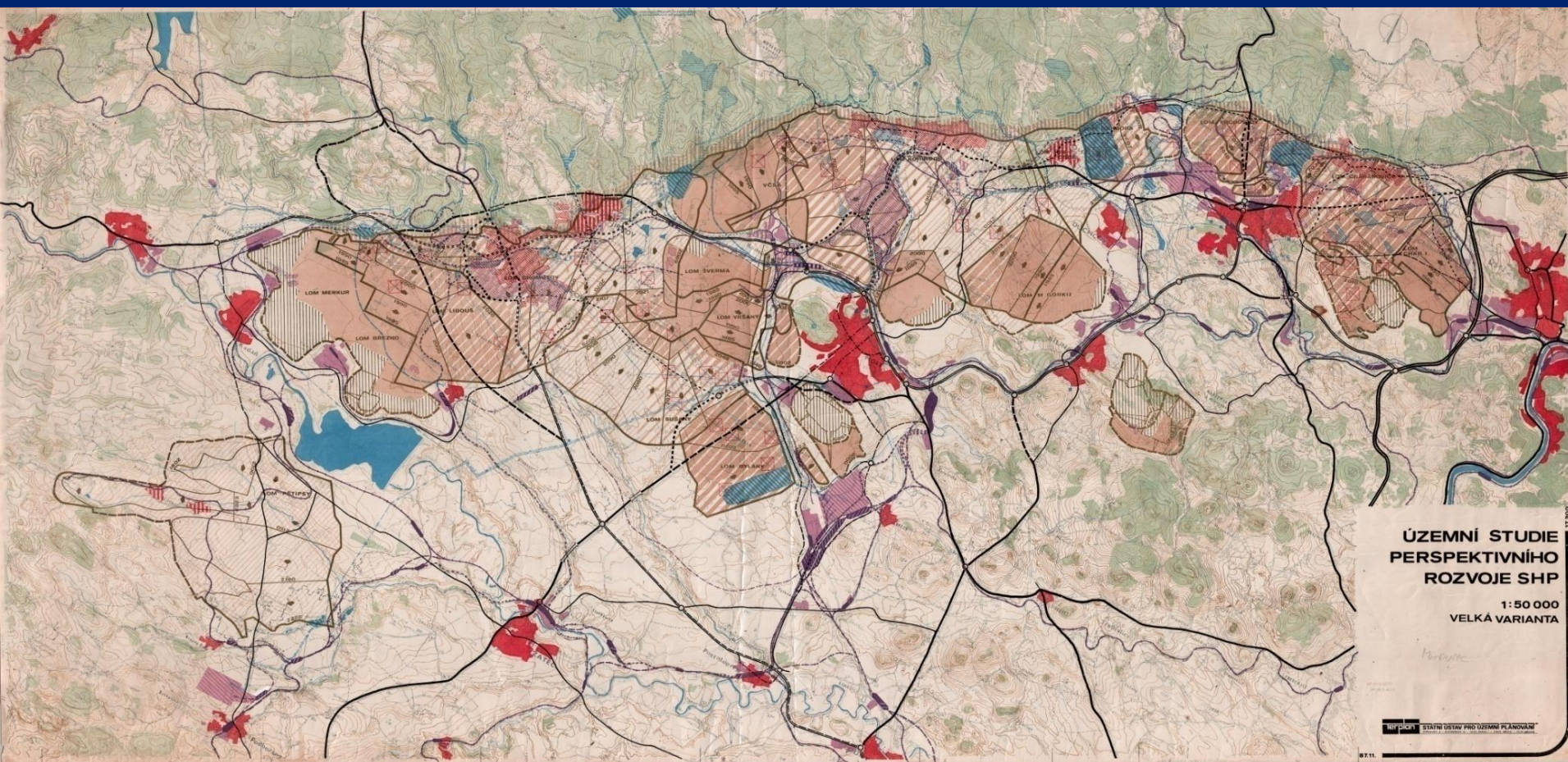


1 - Chebská pánev

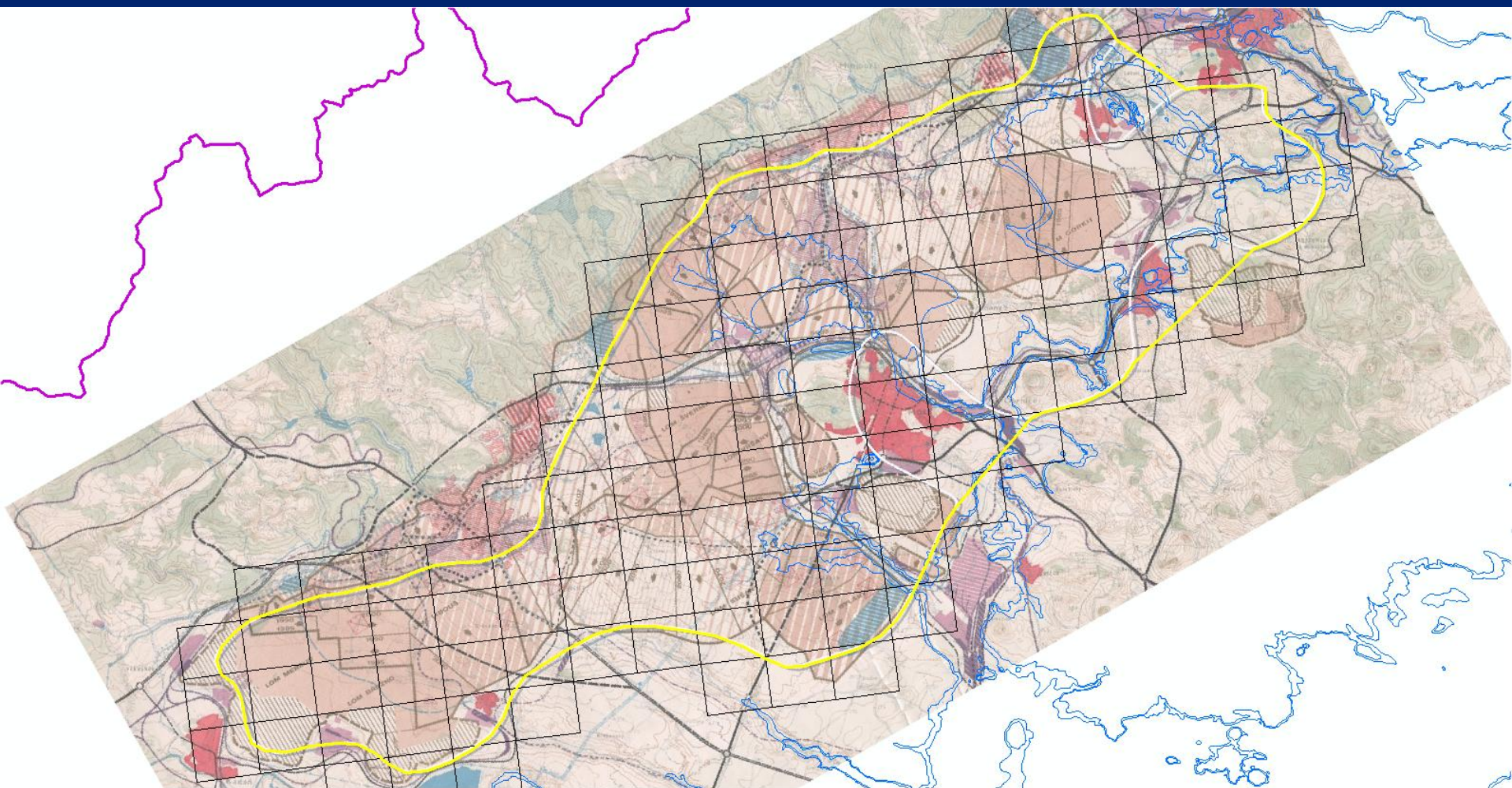
2 - Sokolovská pánev

3 - Severočeská pánev

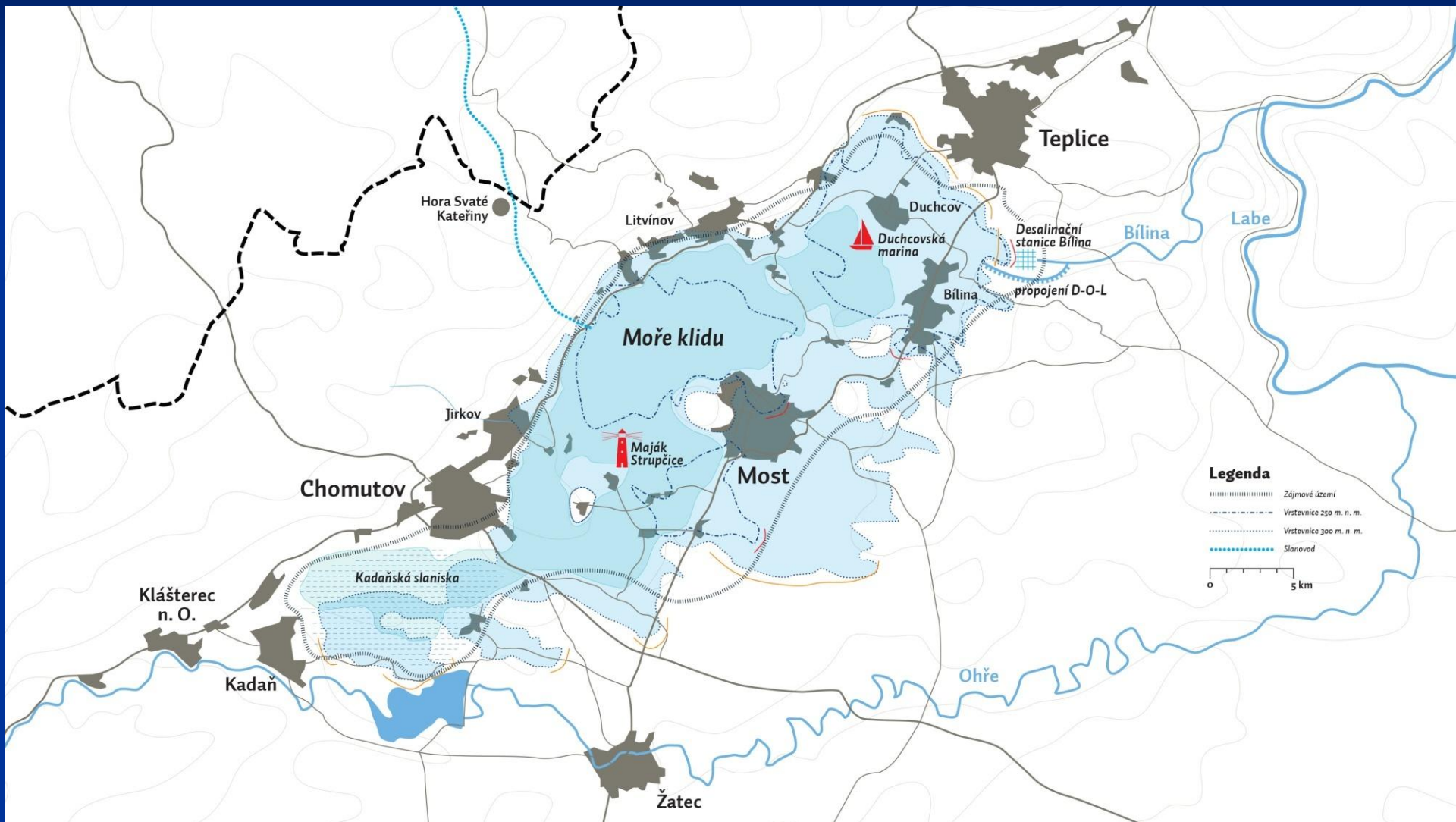
Historická dokumentace



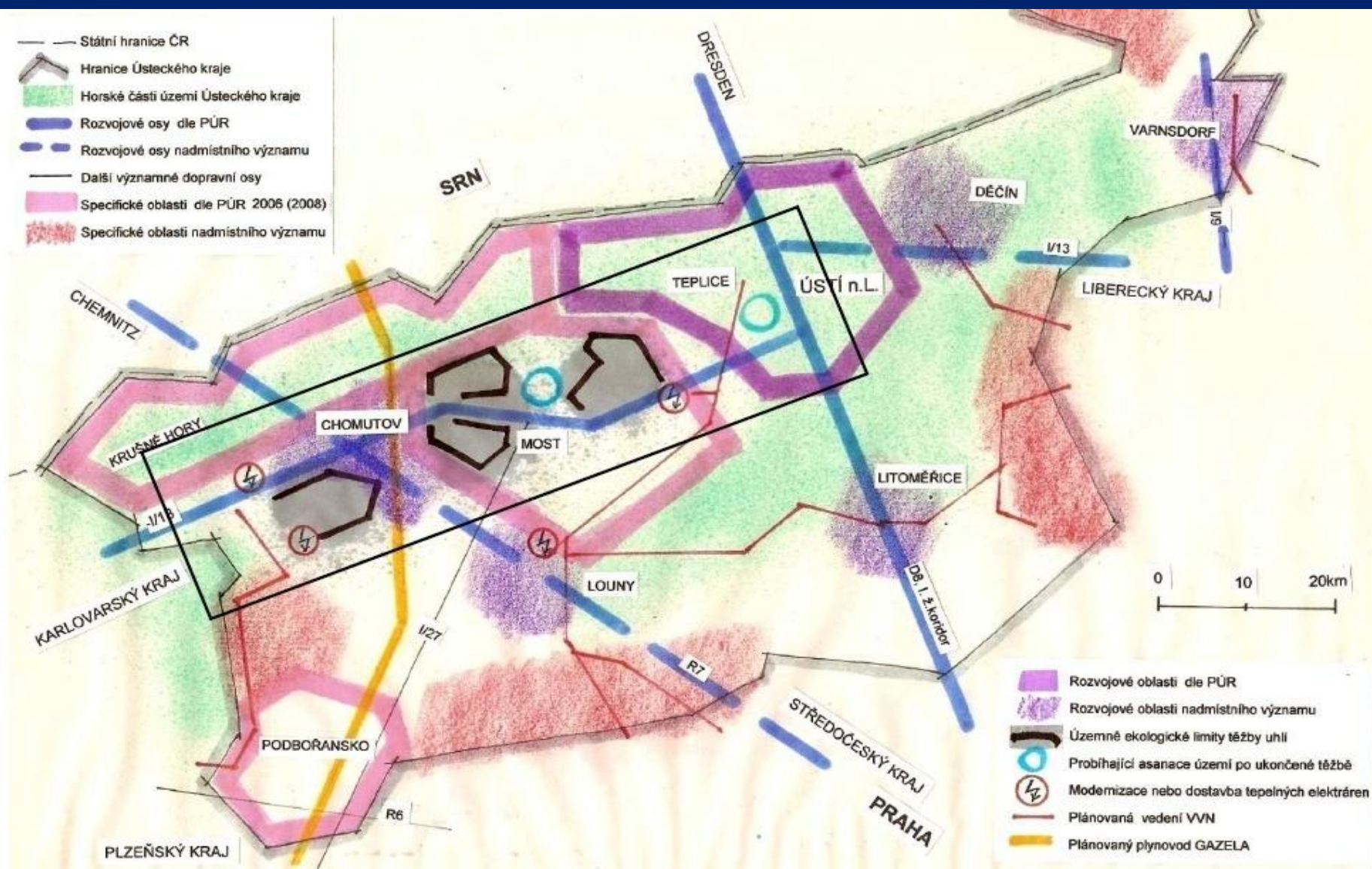
Zadání řešeného území dnes



Moře Klidu – situační schéma



Původní zásady územního rozvoje



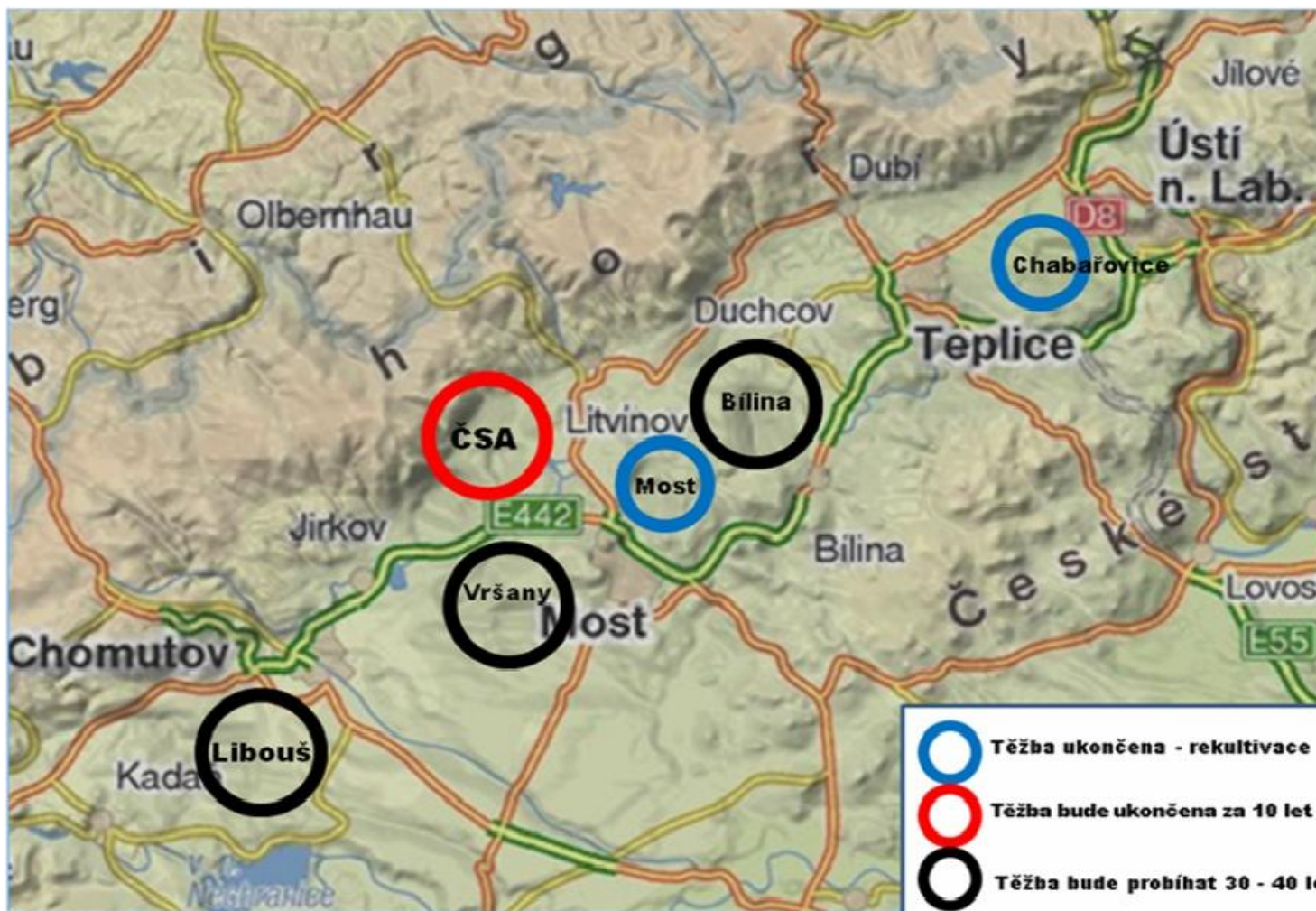
1. Etapa – zemní práce

■ Letecký pohled



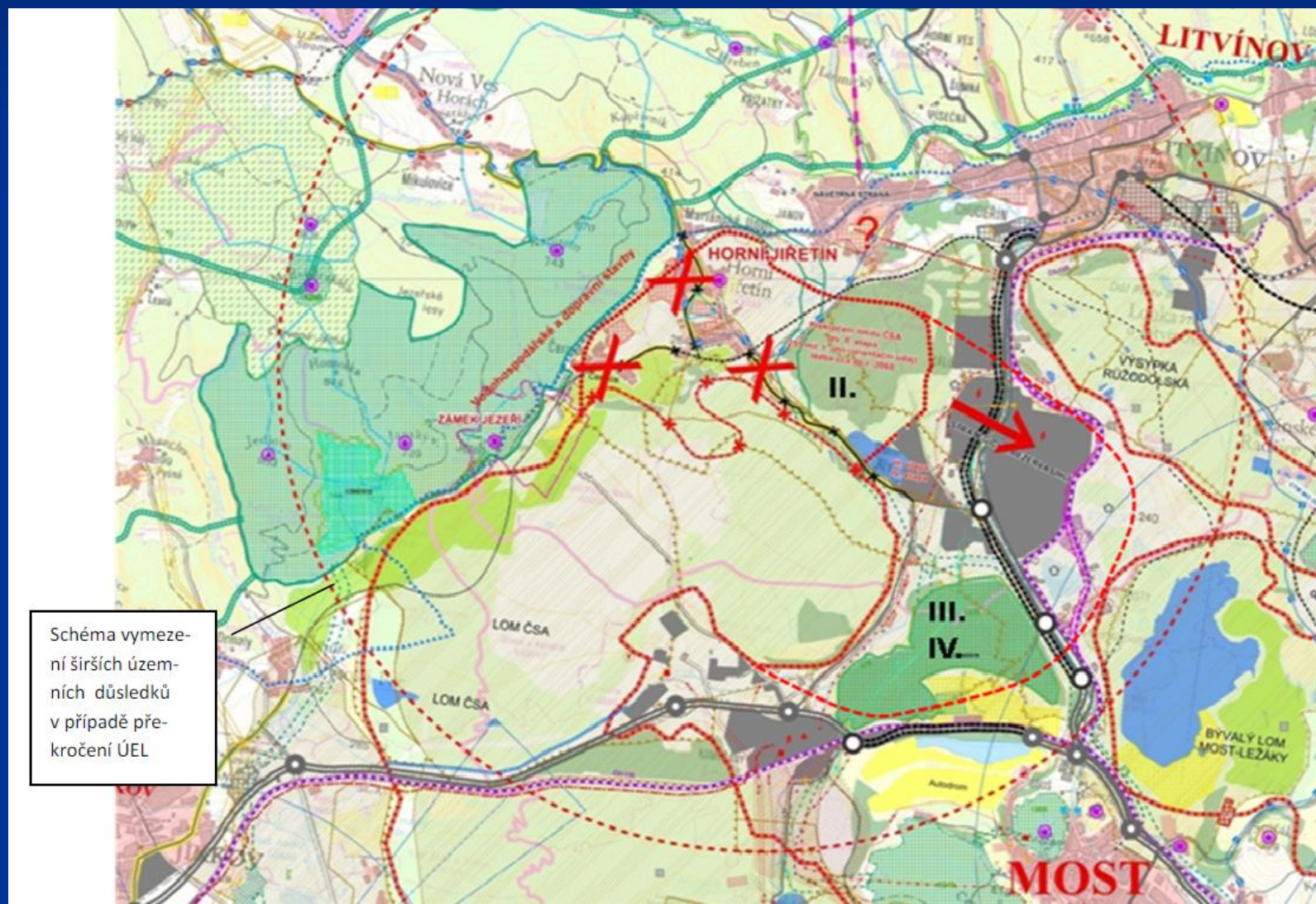
1. Etapa – zemní práce

■ Postup zemních prací v hlavních figurách



1. Etapa – zemní práce

■ Rozfázování figury ČSA



1. Etapa – zemní práce

■ Figura ČSA, limitní hrana Jezeří



2. Etapa – izolace dna a stavba hrází

- Experimentální ověření zemních izolací
- provizorní rekultivace Jezero Most



Těsnění dna jezera Most



Výstavba břehové linie

3. Etapa – napouštění

■ Koridor slanovodu



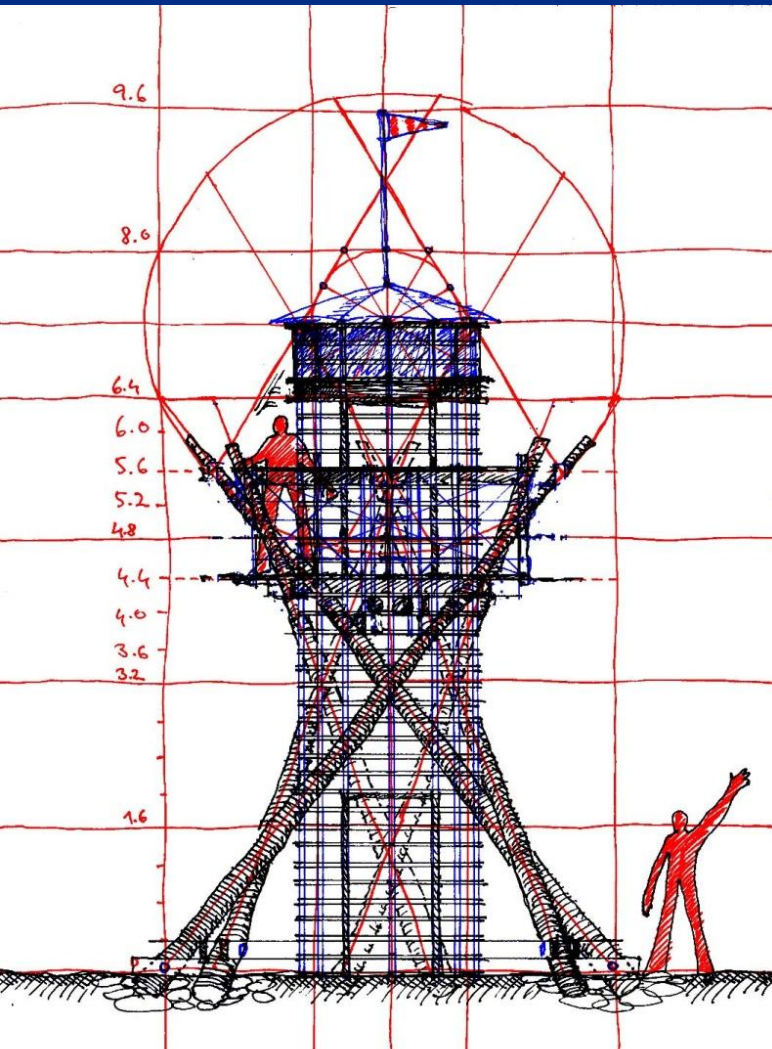
3. Etapa - napouštění

- Experimentální ověření výústního objektu v měřítku 1:5 /přivaděč do Jezera Most/



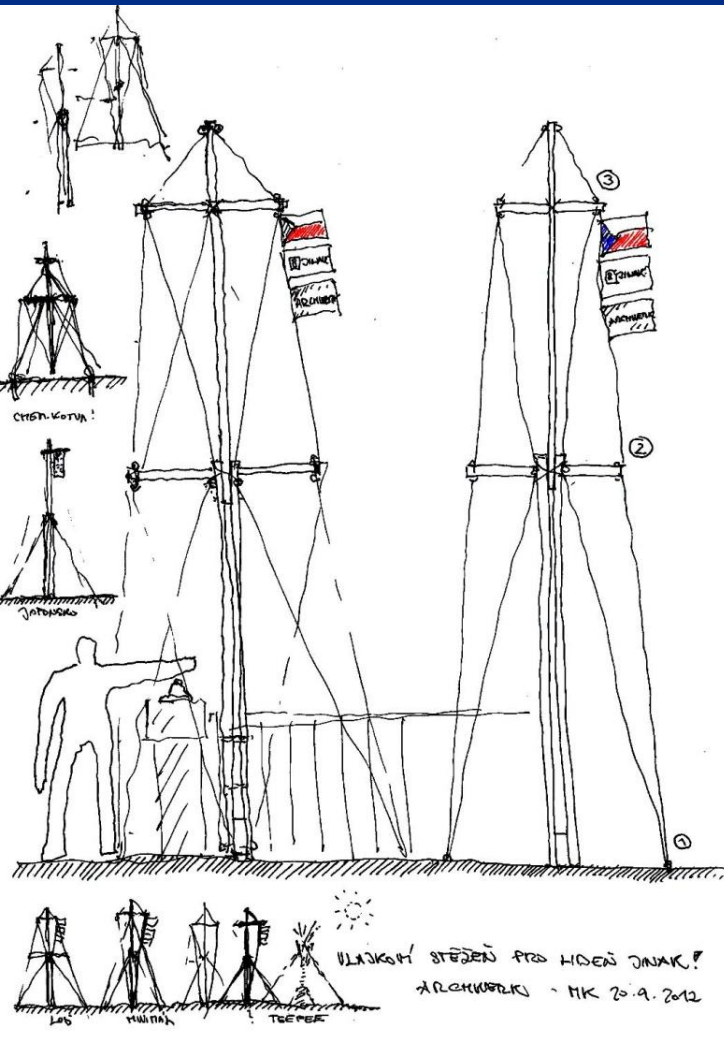
4. Etapa – urbanizace a resocializace

■ Maják Strupčice



4. Etapa – urbanizace a resocializace

■ Duchcovská marina



4. Etapa – urbanizace a resocializace

■ Green Beach Bílina



4. Etapa – urbanizace a resocializace

■ Most – částečné zachování



4. Etapa – urbanizace a resocializace

■ Most – částečné zachování



4. Etapa – urbanizace a resocializace

■ Most – částečné zachování



4. Etapa – urbanizace a resocializace

■ Resort vodních sportů u Mysu Hněvu



4. Etapa – urbanizace a resocializace

■ Desalinační stanice Bílina



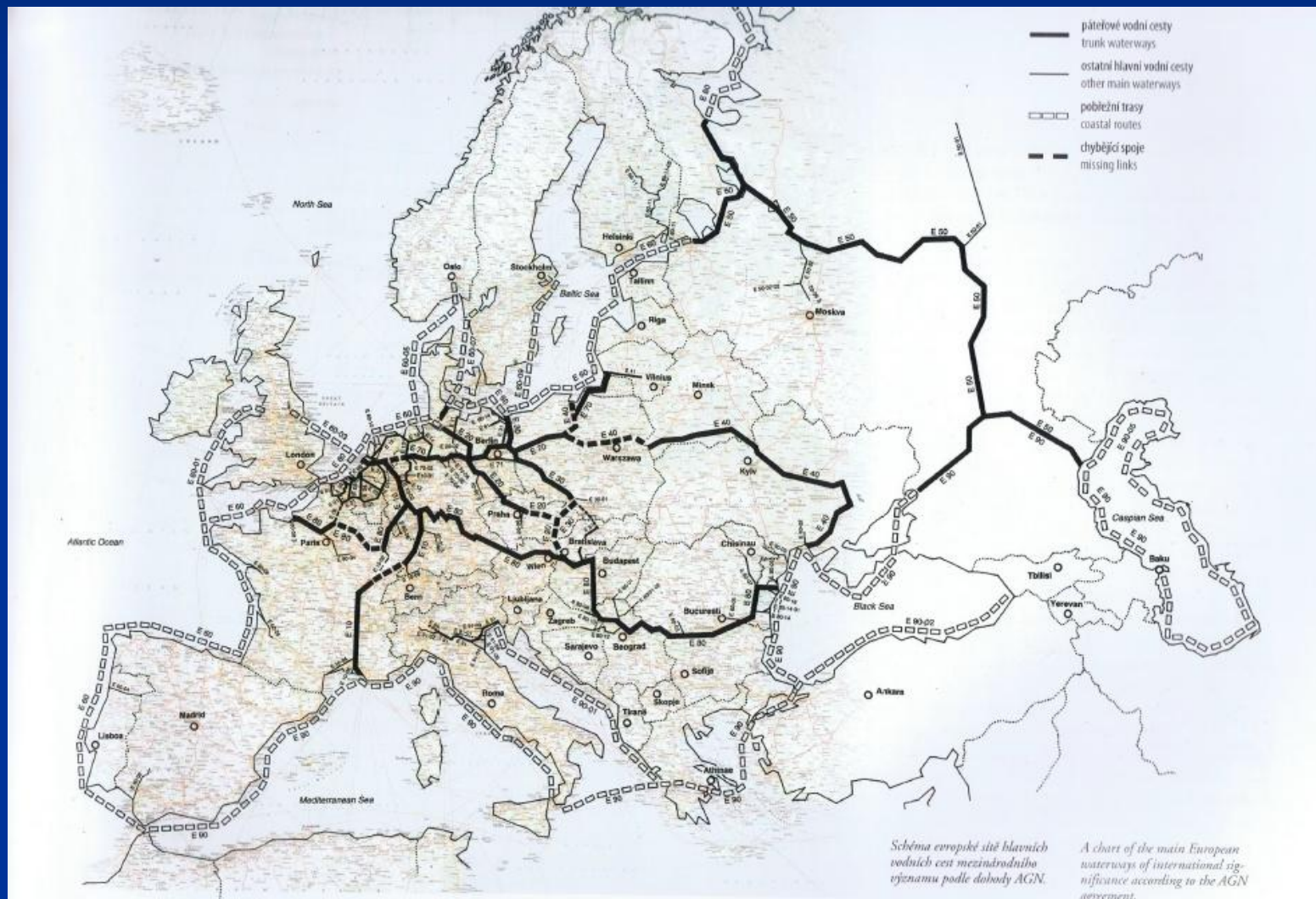
4. Etapa – urbanizace a resocializace

■ Větrný park Komořany I – III



Evropský kontext

■ Schema vodních cest před dokončením D-O-L



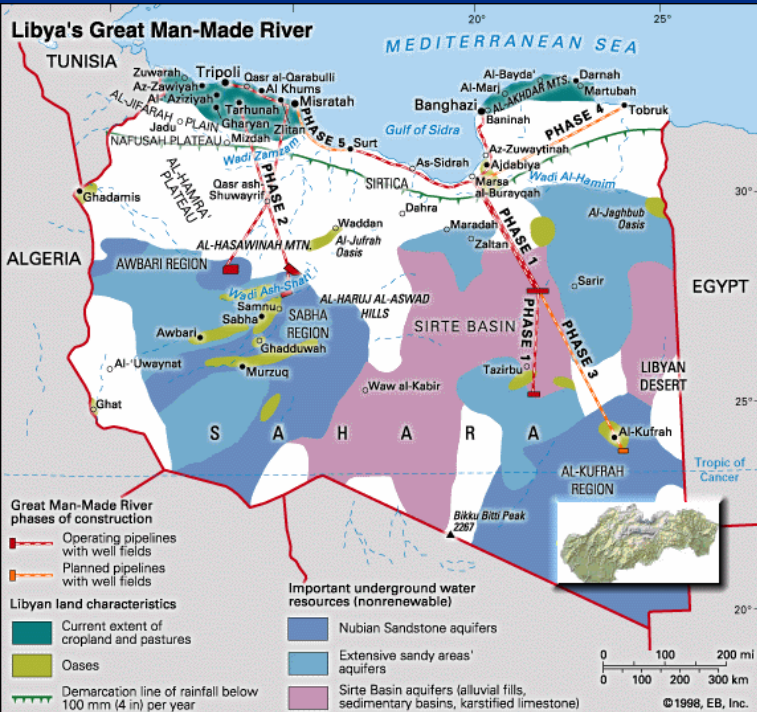
Zahraniční realizace

- mokřad Wallasea – největší uměle vytvořená přírodní rezervace v Evropě / VB



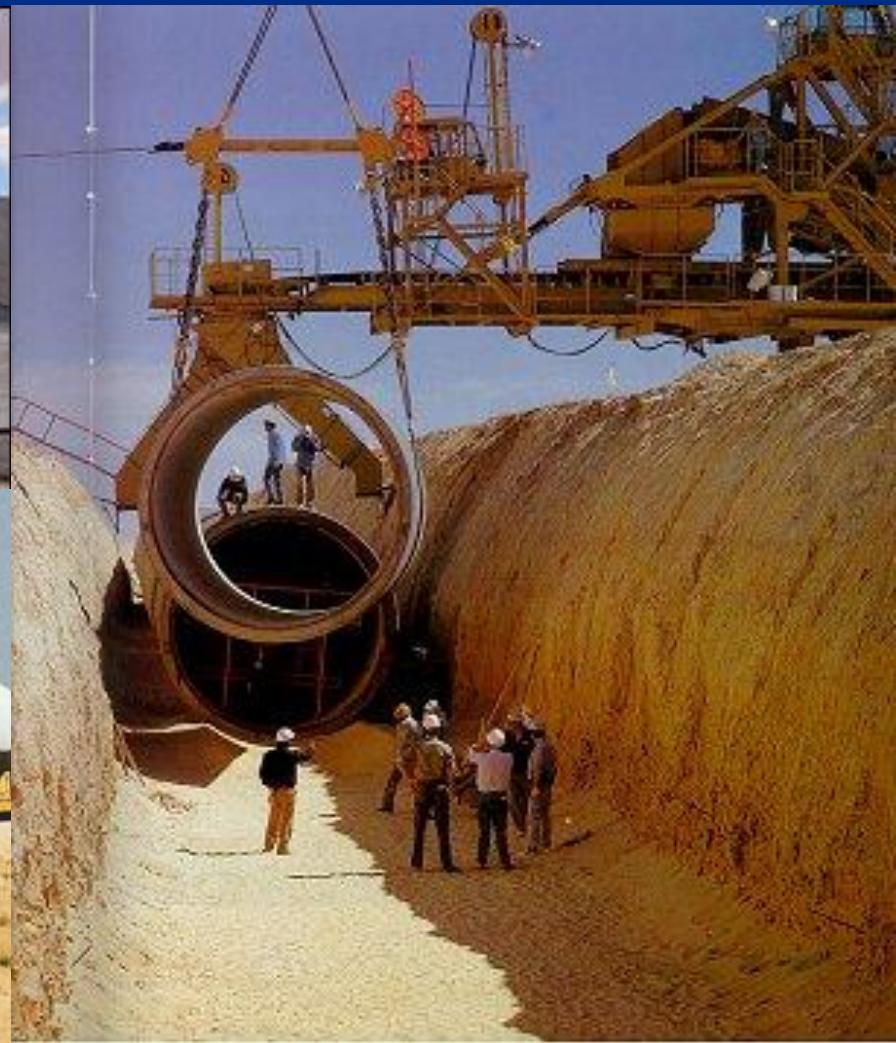
Zahraniční realizace

■ The Great Man Made River / Libye



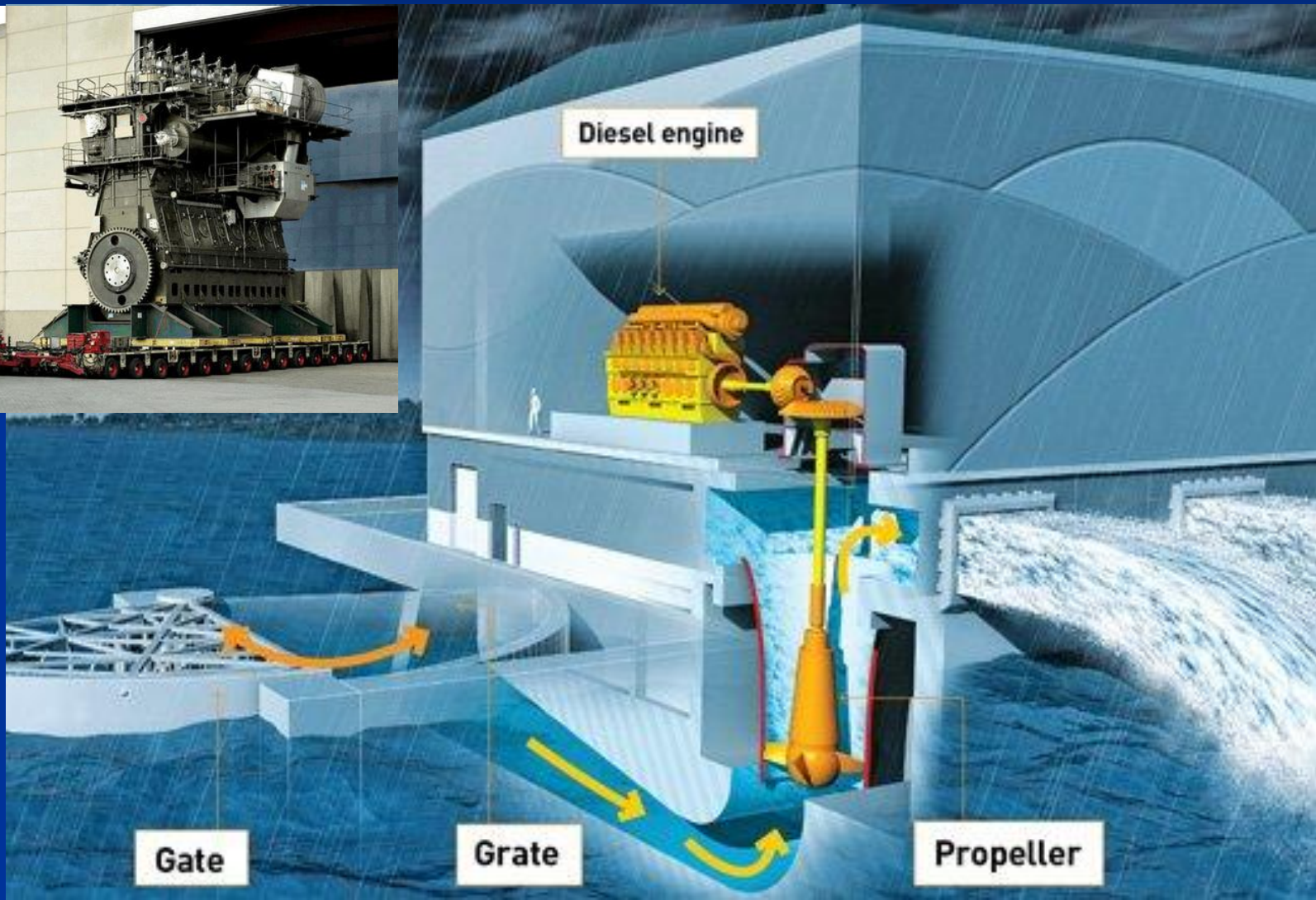
Zahraniční realizace

■ The Great Man Made River / Libye



Zahraniční realizace

■ The World's Largest Flood Pump /USA



Zahraniční realizace

■ Průplavní most Chuzhou / Čína



Zahraniční realizace

- Lodní zdvihadlo Strépy / Belgie
- Průplavní most Magdeburg / Německo



Zahraniční projekty

■ Seasteading institute



Zahraniční projekty

- Město na stěnách vodní nádrže /Thajsko



Zahraniční projekty

- Luxusní resort na vodní hladině / Katar



Zahraniční projekty

■ Teexmicron Tower / Španělsko



Zahraniční projekty

■ The Last resort / Švýcarsko



Potřebujeme Moře!

Úvodní slovo prezidenta ČR Česká republika potřebuje kvalitní přístup k moři!



Vážený čtenáři,
redakce Vašeho časopisu Vodní cesty a plavba mě oslovila ještě jako kandidáta na prezidenta České republiky, a položila mi velmi konkrétní otázky ohledně rozvoje vodních cest v naší zemi. Otázky byly profesionální, a proto jsem na ně také konkrétně odpověděl. A jak mám ve zvyku, budu se i jako prezident snažit, abych Vás neklamal. Tehdy jsem řekl:

„Snahu o zrušení Ředitelství vodních cest samozřejmě hodnotím jako tragickou chybu“.

Mezitím jsem se dozvěděl, že vláda České republiky 6 dní před prezidentskou volbou přijala „Návrh úsporných opatření v oblasti zjednodušení agendy a zrušení duplicit ve státní správě pro rok 2014“. V tomto dokumentu ruší, krom jiného, Ředitelství vodních cest ČR. V intencích našeho rozhovoru, svých ekonomických a prognostických zkušeností, a v rámci pravomocí prezidenta České republiky, se zeptám předsedy vlády, potažmo vlády České republiky, zda nedošlo k omylu či nepochopení slova duplicita, neboť Ředitelství vodních cest ČR od založení již v roce 1901 (kromě jeho zrušení v období budování socialismu) nebylo nikdy duplicitní s jinými organizacemi v této zemi. Byla to, a je, jediná státní organizace zabývající se systematicky a komplexně rozvojem vodních cest a vodní dopravy jako nedílné součásti dopravní infrastruktury České republiky. Vyčíslené úspory ve výše uvedeném materiálu jsou 5 mil. Kč. V porovnání s možností žádat o 85 % z 8 miliard € z Fondu soudržnosti EU na projekt vodního koridoru Dunaj-Odra-

Labe, a při vědomí potřeby vodní dopravy pro náš export, je to více než úsměvné.

Zároveň Vám, čtenářům a příznivcům vodních cest, připomínám, že při našem rozhovoru ještě jako prostý občan jsem Vám dal radu, abyste připravili sami návrh zákona na přípravu a postupnou výstavbu vodního koridoru Dunaj-Odra-Labe, který by mohl být rozhodujícím projektem pro oživení našeho hospodářství v širokém záběru a na zaměstnanost v mnoha oborech. Tehdy jsem řekl: *„Předkládat by ho měla samozřejmě vláda, v nejhorším případě skupina poslanců nebo senátorů. Naše ústava umožňuje každému poslanci zákonodárnou iniciativu, i když je škoda, že ji nemá i prezident; senátoři se musí sdružit do skupiny asi 10 senátorů. Zákonodárnou iniciativu mají i kraje, takže tento zákon mohou předložit i krajská zastupitelstva.“*

Přeji Vám mnoho zdaru na Vaší dlouhé cestě, která Vás - nás čeká pro splnění reálného snu velkých mužů našeho národa od Karla IV. po Tomáše a J. A. Batovi. Přitom budu mít vždy jako Váš prezident na paměti, že jsme jedinou zemí ze všech 27 států Evropské unie, která není buď přímo, nebo kvalitní vodní cestou nepřímo, napojena na moře.

Váš



Ing. Miloš Zeman, CSc.
prezident České republiky



Moře Klidu , o.s.

2013