



JIHOČESKÝ KRAJ – KRAJSKÝ ÚŘAD

Kancelář hejtmana
Ing. Jaroslav Jedlička, vedoucí odboru

U Zimního stadionu 1952/2, 370 76 České Budějovice, tel.: 386 720 291, fax: 386 354 967
e-mail: jedlicka@kraj-jihocesky.cz, www.kraj-jihocesky.cz

V Českých Budějovicích dne 18.07.2008
Č.j. KUJCK 22125/2008/KHEJ

Vyřizuje: Mgr. Veronika Králová
Tel.: 386 720 225

Věc: Odpověď na žádost o informaci dle zákona 106/1999 Sb., o svobodném přístupu k informacím, ve znění pozdějších předpisů

Vážený pane,

na Vaši žádost o poskytnutí informace dle zákona 106/1999 Sb., ze dne 14.07. 2008 týkající se obsahu Oponentního posudku k projektu obnovení plavby na horní Vltavě, který byl zpracován v měsíci říjnu roku 2003 společností VSP – projekt v.o.s., Vám jako přílohu zasíláme kopii výše uvedeného Oponentního posudku.

S pozdravem

**Pan
Mgr. Ing. Miloslav Hainz
ROTT, RŮŽIČKA A GUTTMANN
P.O.Box 94
170 00 Praha 7**



Údolní 2188
390 02 T á b o r

OPONENTNÍ POSUDEK

Technicko-ekonomického podkladu
k projektu obnovení plavby na horní Vltavě
(Econsult, Vodní cesty a.s., prosinec 2002)

DOKONČENÍ VLTAVSKÉ VODNÍ CESTY V ÚSEKU KOŘENSKO – ČESKÉ BUDĚJOVICE

Objednatel posudku:

Jihočeský kraj – Krajský úřad
Oddělení projektového řízení
U zimního stadionu 1952/2
370 76 České Budějovice

Objednávka číslo 762 / 2003

Zpracovatel posudku:

VSP-projekt v.o.s.
Údolní 2188
390 02 Tábor

Posudku předcházelo úvodní stanovisko zpracovatele ze dne 10.9.2003 zn.:52/03/Ing.P/H
Tento posudek včetně titulního listu obsahuje 10 stran textu a celkem 4 přílohy.

Seznam příloh:

1. Posudek
2. Situace rekonstruovaného jezu v Hněvkovicích
3. Řez pohyblivou částí rekonstruovaného jezu v Hněvkovicích
4. Řez pevnou částí rekonstruovaného jezu v Hněvkovicích
5. Příčný řez rekonstruovaným VD České Vrbné

Posudek se objednateli včetně příloh předává ve 3 vyhotoveních.

V Táboře dne 31.října 2003.

A. Předmět

1. Zadání

Úkolem je oponentní posouzení dokumentace Technicko-ekonomického podkladu k projektu obnovy plavby na horní Vltavě v úseku Kořensko-České Budějovice, zpracované v prosinci r.2002 firmami Vodní cesty a.s., Na Pankráci 57, 140 00Praha 4 a Econsult , Na Pankráci 30, 140 00 Praha 4.

2. Podklady pro vypracování posudku

- Dokumentace „Technicko-ekonomický podklad k projektu obnovy plavby na horní Vltavě- Dokončení vltavské vodní cesty v úseku Kořensko-České Budějovice“
- Vlastní podklady oponenta k technickým údajům o říční trati včetně geologických podkladů, příčné a podélné profily se situacemi objektů a vlastní rozpočtové rozvahy k návrhům, uváděným v posudku ,resp.jeho přílohách
- říční mapa z leteckých fotogrametrických snímků od firmy FLYMA-Štěpán Machart České Budějovice pro uvedení aktuální situace a návrh budoucího uspořádání vodní cesty.
- Dokumentace „Splavnění Vltavy: VD Kořensko – České Budějovice“ -studie firmy Hydrodynamic – ing. Kamaryt

3. Celkově k předmětu

Vltavská vodní cesta mezi jižními Čechami a Labem je i v evropském měřítku mimořádnou historickou kategorií. Vltava byla první přirozenou komunikační spojnici již ve starověkém keltském období. Na počátku středověku při osídlování kolem 5.století a posléze od nástupu Habsburků na český trůn v 16.stol., tato její úloha začala být uskutečňována programově, ve smyslu vodní cesty. Od původní dopravy především dřeva z jihočeských bohatých lesních komplexů přes střední Čechy a Labem do Hamburku, tuhy z jihočeských nalezišť a především soli z hornorakouské Solné komory. V dnešní městské části Českých Budějovic Čtyrech Dvorech byly postupně budovány loděnice na stavbu a opravy lodí, od řeky Travný v Horním Rakousku přicházeli do jižních Čech zkušení mistři, řemeslníci a plavci. Mezi nimi i první z rodu Lahnerů, z jehož potomků se c.k.loďmistr Tomáš (1735-1497) již podepisuje jménem LANNA. Jeho vnuk c.k.loďmistr Vojtěch Lanna (1805-1866) prakticky v roce 1829, kdy se stal nájemcem vodních

staveb mezi Č.Budějovicemi a Prahou, zakládá po dlouhá další léta známo firmu LANNA s evropským věhlasem, zabývající se podnikatelsky celou škálou stavitelství od staveb vodních ke stavitelství mostnímu, železničnímu, pozemnímu, od aktivit v říční plavbě k průmyslové těžbě nerostů, hutnictví, k celkové industrializaci země. Pro rozvoj vodní dopravy na Vltavě a Labi měla nesporný význam i účast V.Lanny na přivedení koňské dráhy Č.Budějovice-Linec k loděnici a přístavišti v Č.Budějovicích v roce 1834.

K přerušení modernizace této historické vodní cesty došlo před druhou světovou válkou při stavbě nového jezu v Hluboké n. Vlt., po roce 1945 při výstavbě vltavské kaskády vodních děl zaměřované zpočátku především na výrobu elektrické energie, zůstala nedokončená plavební zařízení na přehradách Slapy a Orlík, přestože byla investičně plánována a rozestavěna. Plavební zařízení nebylo vybudováno při stavbě nového jezu v Českém Vrbném, realizovaném při úpravě Vltavy pro ochranu nové čistírny odpadních vod města Č.Budějovice před povodněmi. Díky souvislostem s výstavbou jaderné elektrárny Temelín byly vybudovány další stupně vltavské kaskády – vodní díla Kořensko a Hněvkovice, žel opět s plavebními komorami pouze ve stupni tzv. „stavební připravenosti“, to znamená bez strojně-technologického vybavení. Tento nedodělek byl v 90. letech odstraněn u plavební komory na VD Kořensko, která je v současné době pro plavbu funkční s určitými omezeními, plynoucími z nedokončení úprav v dolní a horní rejdě a dořešení přechodu komory k jezovým částem a vodní elektrárně na tomto díle.

B. Posudek

Již v našem dříve citovaném stanovisku z 10.9.03 jsme k posuzované dokumentaci uvedli, že je zpracována s mimořádnou odbornou erudicí v problematice říční plavby a komplexně se zabývá rozhodujícími aspekty tohoto rozsáhlého záměru.

Pro celý další proces posuzování a schvalování záměru státními a samosprávnými orgány a také v regionu působícími institucemi je obsahově velice cenná analýza využití vltavské vodní cesty v jihočeské oblasti, přinášející moderní a aktuální pohledy na vodní cestu s využitím praktických zkušeností a metod v zahraničí, především v možných napojeních na techniky v těchto směrech vyspělou a úspěšnou západní Evropu.

Studie již posloužila při úvodních jednáních v úrovni vedení jihočeského kraje, s ministerstvem pro regionální rozvoj a dopravy ČR, s vedením Středočeského kraje, jenž řeší souběžně dokončení vltavské vodní cesty v oblastech vodních děl Slapy a Orlik. Dle výsledků těchto jednání byl dohodnut další postup dopracování – rozšíření posuzované studie se zaměřením na projektové dokumentace jednotlivých staveb.

Objednatel oponentury akceptoval naši snahu nad běžný rámec posudku předložit v podrobnějších návrzích alternativní řešení, která mohou výrazně ovlivňovat celkové pořizovací náklady a zejména průchodnost dalších projednávání a schvalování v úrovni místních samosprávných orgánů a institucí, sledujících n.př. dotčení dalších veřejných a soukromých zájmů, konečné vlivy na přírodní a životní prostředí.

Při proběhlých jednáních v mezidobí (n.př. u min. dopravy ČR dne 10.9.03) byly tyto naše alternativní návrhy již tlumočeny.

Alternativní řešení ke studii Dokončení vltavské vodní cesty Kořensko-Č.Budějovice

1. Úsek Kořensko - obec Hněvkovice

- Zdvih ocelového mostu pro pěší v ř.km 204,731 v Týně nad Vltavou, studie navrhuje zvýšení o 2,6 m, což by zřejmě způsobilo problémy s nutností zvýšení nivelety pravobřežní městské komunikace s domovní zástavbou. Pro bezbariérový přístup na lávku jeví se dostatečným zvýšení o 1,6 m
- odstranit pod hladinou v levém poli tohoto mostu zbytky starého jezu (z části odstraněn při výstavbě III.etapy VD Orlik) jednak pro zvýšení průtočné kapacity koryta ve městě, jednak pro získání plavební hloubky i v této části profilu
- Nerealizovat výstavbu studií navrhovaného nového jezu v ř.km 206,54
Zvýšení vodní hladiny od tohoto profilu na kotu 352,60 m n.m. by si vyžádalo značný rozsah výkupů pozemků a nemovitostí a již v současnosti lze zaznamenat projevy nesouhlasu od místních obyvatel a aktivit k ochraně životního a přírodního prostředí. Ochrana objektů v nivě proti povodňovým zátopám ohrázkováním by zřejmě byla problémová jednak pro odvádění vnitřních vod za hrázemi, jednak vzhledem k sevřenosti údolí.

Upuštěním od výstavby nového jezu bude naopak možné využít v tomto biokoridoru mělkovodní pobřežní laguny a revitalizovat stávající říční koryto a jeho břehy. Ve studii uváděný rozpočet na nový stupeň 100 mil.Kč je zcela nereálný a dle naší příložené předběžné kalkulace náklady našeho řešení s prohrábkami v porovnání se stavbou nového vzdouvacího objektu (bez plavební komory a elektrárny) činí pouze 25 %.

- Dostatečné plavební hloubky okrouhle od ř.km 206,0 řešit v tomto úseku předpokládanou „měkkou“ prohrábkou , od ř.km 207,0 lze předpokládat „tvrdé“ podmínky, příp.s těžením odstřelem. Hloubky dna uváděné v říčních podélných profilech je nutné po průchodu povodně v r.2002 řádně ověřit, nepochybně došlo k místním změnám.
- Řešení inž.sítí v této trati v místech od konce zastavěné městské části Týna n.Vlt. pod říčním dnem nutno ověřit - vodovodní shybka (její správce údajně chystá překládku, kabely energetiky a Telecomu, plynovod podle našich konzultací lze přepojit do stávajících nadzemních vedení, včetně kontrolních kabelů.
- Rekonstrukce stávajícího pevného jezu v obci Hněvkovice , jez podélně lomený, část při levém břehu s vorovou propustí v majetku s.p.Povodí Vltavy , pravobřežní část patří majiteli přilehlého mlýna s malou vodní elektrárnou. Povodí Vltavy s.p. požaduje od rekonstrukce na své části zvýšení průtočnosti profilu při povodních.

Podle výsledků jednání o možnostech určitého omezení elektrické výroby ve stávající vodní elektrárně ČEZu při VD Hněvkovice, příp.o možnostech kompenzací zvýšením koncentrovaných úrovní hladin na této přehradě, lze uvažovat následující variantní řešení:

- * Varianta I : - při kladných výsledcích jednání -
 - v levobřežní části zhruba v místech stávající vorové propusti umístit plavební komoru (dále jen PK) standartních rozměrů pro 1.tř. tj. 45 x 6 x 3 m, z provozních důvodů prakticky unifikovanou s PK na VD Kořensko (i v posuzované studii), horní vrata poklopatý typ Čábelka s přímým plněním, dolní vzpěrná vrata jednokřídlová s přímým prázdněním, PK zpoza vysunutá do podjezí, v levobřežní jezové části dále vybudovat tři jezová pole o šířkách po 12 m, hrazená klapkovými pohyblivými uzávěry na hrazenou výšku 2,1 m, pole situačně mezi levým břehem a PK pro budoucno uvažovat k úpravě na sportovní dráhu, v těchto místech situovat též rybí přechod,
 - zbývající pravobřežní pevnou jezovou část ze současné kóty 354,79 m n.m. zvýšit nabetonováním s žebry a dlažbou do betonu na kótu 355,60 m n.m. Celková průtočná kapacita profilem jezu při výšce koruny pevné části 355,60 m n.m. se zvýší o cca 100 m³/sec. Sníží se výrazně celkové kubatury prohrábek v úseku mezi tímto jezem a VD Hněvkovice. Pohony jezových uzávěrů možno provést mechanické, aplikované n.př.při rekonstrukci jezu v Kroměříži (Povodí Moravy s.p.).

- * Varianta II - při záporném stanovisku ČEZu -
 - v levobřežní části situačně zůstává uspořádání funkčních částí obdobné variantě I, pohyblivé uzávěry v jezových polích budou však mít hradící výšku pouze 1,5 m. Rybí přechod se navrhuje provést při středovém jezovém piliři k pevné jezové části U PK zůstane hladina u dolního ohlavi jako u var.I i studie, tj. 349,60 m n.m., při horním ohlavi bude dno PK na kótě 351,80 m n.m., hladina na úrovni 354,80 m n.m., horní úroveň stěn PK bude na výšce 355,80 m n.m. Velín pro ovládání celého objektu (PK i jezových uzávěrů) bude umístěn na levé zdi plavební komory.
 - pravobřežní zbývající pevná část jezu zůstane bez změny výškové úrovně koruny na stávající kótě 354,79 m n.m.

Realizací dle varianty II zvýší se výrazně kubatury prohrábky plavební kynety v úseku mezi tímto jezem a VD Hněvkovice.
V jezové zdrži bude u obou variant nutné opevnění břehů. Geologie v říčním korytě se nad profilem pevného jezu v Hněvkovicích mění skalními výchozy.

2. Vodní dílo Hněvkovice hráz, podhrází

Betonová tížná hráz v ř.km 210,390 Vltavy je vybudována pro konečné vzdutí vody v nádrži na kótě 372,00 m n.m. Obdobnou degradací vodohospodářských stavebních zá-
měrů jako se stalo při „úsporách“ na budovaných přehradách Slapy a Orlik, byla stížena státní expertizou v roce 1981 i realizace VD Hněvkovice „.. dočasným dlouhodobým snížením maximální provozní hladiny VDH z kóty 372,00 m n.m. na kótu 370,50 m n.m. ..“
jednak s tím, že hladina bude zvýšena v budoucnosti v závislosti na potřebách vody, vyvolaných dokončováním posledních bloků jaderné elektrárny Temelín, jednak že dochází k úspoře investičních nákladů, nutných pro úpravu nádrže v koncové části vzdutí u Hluboké n. Vlt. Na štěstí nebyl těmito „úsporami“ dotčen vlastní objekt vodního díla.
Je známo, že v současné době tvořená energetická koncepce ČR opět uvažuje s dostavbou komplexu JE Temelín a tím i s využitím rozsáhlých a již vybudovaných nejaderných technologických součástí tohoto areálu. Jelikož naprostá většina opatření nutných pro vrácení se k původnímu vzdutí v nádrži na kótě 372,00 m n.m. je již provedena a reálně se připravuje dokončení vltavské vodní cesty (která v podmínkách roku 1981 byla v nedohlednu), jeví se téměř nutností zbytek opatření dokončit a naopak dosáhnout velkých úspor na rozsahu prohrábek pro plavební dráhu mezi nádrží a jezem v Hluboké n. Vlt., výrazného snížení stavebních nákladů při stavbě plavební komory u tohoto jezu, a nakonec i takového zvýšení výroby ve vodní elektrárně při VDH, které by umožnilo kompenzace s určitým zvýšením hladiny spodní vody pod VD, jak je popisováno ve variantě I na listech 5 a 6 tohoto posudku a tím k redukci objemu obtížných prohrábek v trati pod přehradou.
V oblasti pod hrází mezi VD Hněvkovice a pevným jezem v obci budou provedeny prohrábky v mocnostech odpovídajících zvolené variantě, jak uvedeno shora. V rámci úprav dolní rejdy bude dále nutné pro směrové vedení před vstupem do plavební komory vybourání části pravobřežní opěrné stěny, upravit směrové i hloubkové parametry plavební kynety, dolního i horního ohlavi komory ve smyslu platných předpisů. Předpokládá se při dalším

dostrojení plavební komory respektování všech připomínek orgánů Technicko-bezpečnostního dohledu nad VD i vzhledem ke stavu železobetonových konstrukcí komorové vanv.

3. Nádrž VD Hněvkovice , trat' pod Hlubokou n.Vlt.

Pokud nebude možné uvažovat se zvýšením maximální provozní hladiny nádrže z nyní praktikované úrovně 370,10 m n.m., navrhuje se v místech Černé louky pod Hlubokou n.V. snížení rozsahu prohrábek a zkrácení plavební dráhy využitím historického voroplavebního ramene při levém břehu. Z vytěženého materiálu mohl by být v tomto širokém rozlivu pro zlepšení přírodního prostředí, pro vodní ptactvo a živočichy , vytvořen n.př. směrem k pravému břehu podélný ostrov s klidovou zónou. Toto směrové vedení plavební dráhy skýtá možnosti řešení vhodných parametrů oblouků již od profilu limnigrafu na levém břehu směrem proti vodě.

Toto směrové uspořádání plavební dráhy bude vhodné i pokud se zvýšení maximální provozní hladiny uskutečnit podaří.

Oblast skalních výchozů ve dně lze v konci vzduť VDH očekávat v trati mezi profilem limnigrafu a podjezím v Hluboké n.Vlt.

4. Jez v Hluboké n.Vlt.

Posuzovaná studie navrhuje pro jez kótu horní hladiny 373,90 m n.m. při maximálním využití stávajících vždy obou hradících tabulí v každém jezovém poli. Proti situaci v době výstavby a instalace uzávěrů však zejména v posledních letech došlo v údolní nivě a zejména na levém břehu v příměstské části k tak výrazné investiční výstavbě, že plné využívání těchto uzávěrů je prakticky vyloučeno. Podle našich předběžných šetření mohlo by být schůdné zvýšení horní plavební hladiny do kóty 372,40 m n.m. a prohrábka ve dně plavební dráhy nad jezem do úrovně 369,70 m n.m. I dosažení této plavební hladiny si vyžádá složitou břehovou ochranu a při ohrázování, především na levém břehu se značným počtem přítoků, některých s rozsáhlým povodím, i problémové odvádění vnitřních vod ze zahrávaných území.

Je možné, že podrobnější technický průzkum natolik potvrdí současnou skepsi, že bude nutné celý tento úsek vodní cesty řešit víceméně masívními prohrábkami. Skutečností však je, že jen říčním korytem s takovým zahloubením by se konečně a patrně i nejlevněji podařilo minimalizovat povodňové záplavy v tomto rozsáhlém území budějovické kotliny, z níž Vltava hlubockým hrdlem odtéká.

Dno plavební komory navrhuje studie na úrovni 365,90 m n.m., neboť nepředpokládá možnost zvýšení maximální provozní hladiny VDH - viz dříve uvedená naše varianta , při níž by bylo možné uvažovat kótu dna plavební komory 366,80 m n.m., což by příznivě ovlivnilo stavební náklady na PK. Výška dna v horním zhlaví by na záporníku byla 369,40 m n.m.

Konečné výškové uspořádání dna plavební cesty s požadovanou plavební hloubkou 2,70 m v trati nad jezem Hluboká n.Vlt. bude nezbytné řešit v souladu se zájmy všech uživatelů vodní toku, přítoků a přilehlého území v souladu s dosavadní i budoucí urbanizací celého prostoru. Totéž se týká údolní nivy v říční trati vodní cesty mezi jezem v Čes.Vrbném a Jiráskovým jezem v Č.Budějovicích, kde celá poslední úprava Vltavy v rámci ochrany čistírny odpadních vod budějovické aglomerace byla víceméně s ohrázkováním nasedlána na původní terén a její nedostatečná průtočná kapacita se projevila při povodni v roce 2002.

5. Terminál nákladního přístavu aglomerace Č.Budějovic

Studie řeší umístění přístavního terminálu v intencích dosavadních územních záměrů.

6. Jez České Vrbné

Stávající pohyblivé jezové uzávěry – železobetonové segmenty – nejsou vhodné pro jemnější regulace hladiny a patrně bude nutné jez rekonstruovat, provést výměnu hradicích těles n.př. za ocelové podpírané duté klapky pro $H = 3,8$ m (3,3 m s Jamborovým prahem), jestliže navrhujeme zvýšení hladiny horní vody ve zdrži na kótu 379,40 m n.m.

Ve studii není zřejmě správná kóta horní hrany uzávěrů – 378.20 m n.m., ve skutečnosti by měla být 378,50 m n.m. – omyl vznikl patrně z přepočtu systémů Balt-Jadran.

Výměnou hradicích těles a zvýšením hladiny horní vody zhodnotí se výkonnost vodní elektrárny při jezu, sníží se mocnost prohrábek ve zdrži, je však třeba sledovat i zvětšení průtočné kapacity koryta pro provedení povodňových průtoků (viz text v bodě 4) a podle možností nepreferovat zvyšování ohrázkování.

V případě uvážené rekonstrukce jezového tělesa a zvýšení vzdutí bude nezbytné posoudit stabilitu a statiku celého objektu.

Proti posuzované studii považujeme za vhodnější umístit plavební komoru směrem po vodě, i vzhledem k provádění stavby. Dno PK považujeme za vhodnější provést v úrovni 369,40 m n.m. (studie uvažuje kótu 370,90 m n.m.), kótu horního záporníku v úrovni 376,40 m n.m.

7. Úsek České Vrbné – České Budějovice

Otázkami zavedení lodní osobní a sportovní plavby do městských říčních tratí Vltavy a Malše se v uplynulé době zabývaly i orgány magistrátu města České Budějovice, určité místní podnikatelské aktivity již omezeně fungují. Ekonomická efektivnost splavnění pro „turistický průmysl“, dokumentovaná posuzovanou studií, platí samozřejmě i pro region města Č.Budějovice. Proto považujeme za nutné vyřešit tuto oblast v rámci „Dokončení vltavské vodní cesty v úseku Kofensko-Č.Budějovice“ zahrnutím městských říčních tratí Vltavy a Malše do tohoto záměru v kategorii osobní a sportovní lodní dopravy.

Navrhujeme vybudovat v prostoru stávající vorové propusti Jiráskova jezu při levém břehu plavební komoru a hlavní přístaviště situovat do „Slepého ramene“. Z dosavadního zájmu nemáme pochyby o tom, že o zřizování přístavních můstků a kotvišť v městských tratích se postarají privátní podnikatelské aktivity.

I v tomto případě je třeba zdůraznit výrazné zlepšení průtočnosti profilem Jiráskova jezu po realizaci při povodňových situacích !

Z á v ě r y

1. Již v úvodu posudku je zdůrazněno stanovisko oponenta, že Studie je zpracována s mimořádnou odbornou erudicí v oboru říční plavby, především obsahově velice cenná kapitola Analýza využití vltavské vodní cesty v jihočeské oblasti moderními a aktuálními pohledy na vodní cestu s využitím zahraničních praktických zkušeností a metod hodnocení je inspirativní pro celý další proces posuzování a schvalování záměru státními a samosprávnými orgány a institucemi, působícími v jihočeském regionu.
2. Z vlastních znalostí a podkladů oponent navrhuje shora uvedená od studie odlišná řešení, sledující šetření zájmů všech uživatelů vodního toku, s cílem minimalizovat problémové oblasti.
2. V bodě ad 1 posudku jsou uvedeny důvody, proč nerealizovat studii navrhovaný nový jez v ř.km 206,54. Mimo kolizí s cizími zájmy a velmi pravděpodobnou neprůchodnost při schvalovacích projednáváních se upozorňuje na zcela nereálný studii uváděný rozpočet stavby. Lze předpokládat, že skutečné investiční náklady by mohly být téměř desetinásobné..
3. Studie se nezabývá posouzením stavu nynějších jezových konstrukcí a podle jejich současných výškových dispozic převážně řeší úroveň vodních hladin na plavební cestě. Považujeme za nutné v další dokumentační a projektové přípravě přihlížet k návrhům, uvedeným v tomto posudku. Zejména je třeba se zabývat způsoby ochrany celé údolní nivy v tratích nad jezy v Hluboké n.Vlt. a Českém Vrbném
4. Dle našeho názoru studie ne zcela dostatečně bere při technických řešeních v úvahu význam a účelnost úprav plavebních hloubek a výstavby plavebních komor pro zvýšení kapacity k převádění povodňových průtoků, především ve vztahu na průběh povodně v roce 2002 a v současnosti realizovaná protipovodňová opatření a odstraňování povodňových škod.
5. Studie komplexním obsahem umožňuje objednateli řešit další přípravu celého záměru již přípravou konkrétních projektových dokumentací pro územní a stavební řízení, při respektování připomínek tohoto oponentního posudku.
6. S odvoláním na kvalifikace a předmět činnosti naší společnosti, na její dosavadní anga-

žovanost při přípravě realizace dokončení vltavské vodní cesty Kořensko-České Budějovice, dovolujeme si objednateli nabídnout naši účast při výběrech zpracovatelů dalších projektových dokumentací v této věci, případně při oponentních posudcích těchto dokumentací.

V Táboře dne 3 října 2003

Ing. Zdeněk Kamarýt
Ing. Jaromír Polej
jednatel

