

There are no translations available.

Průplav Gyeong-In Ara

Prezident Korejské republiky Lee Myung-bak 25. května 2012 slavnostně otevřel nový průplav Gyeong-In Ara, který spojil hlavní město Soul s námořním přístavem Incheon. V roce 2010 byly zahájeny průlomové korejské projekty nové vodní cesty Gyeong-In Ara a revitalizace 4 největších korejských řek. Oba projekty se řadí svým rozsahem k největším v posledním desetiletí. Vzhledem k tomu, že se jednalo v obou případech o první projekty svého druhu v Korejské republice, provázelo je mnoho protestů a dohadů. Nyní jsou oba projekty dokončené a slouží ochraně před povodněmi, plavbě i rekreaci obyvatel.

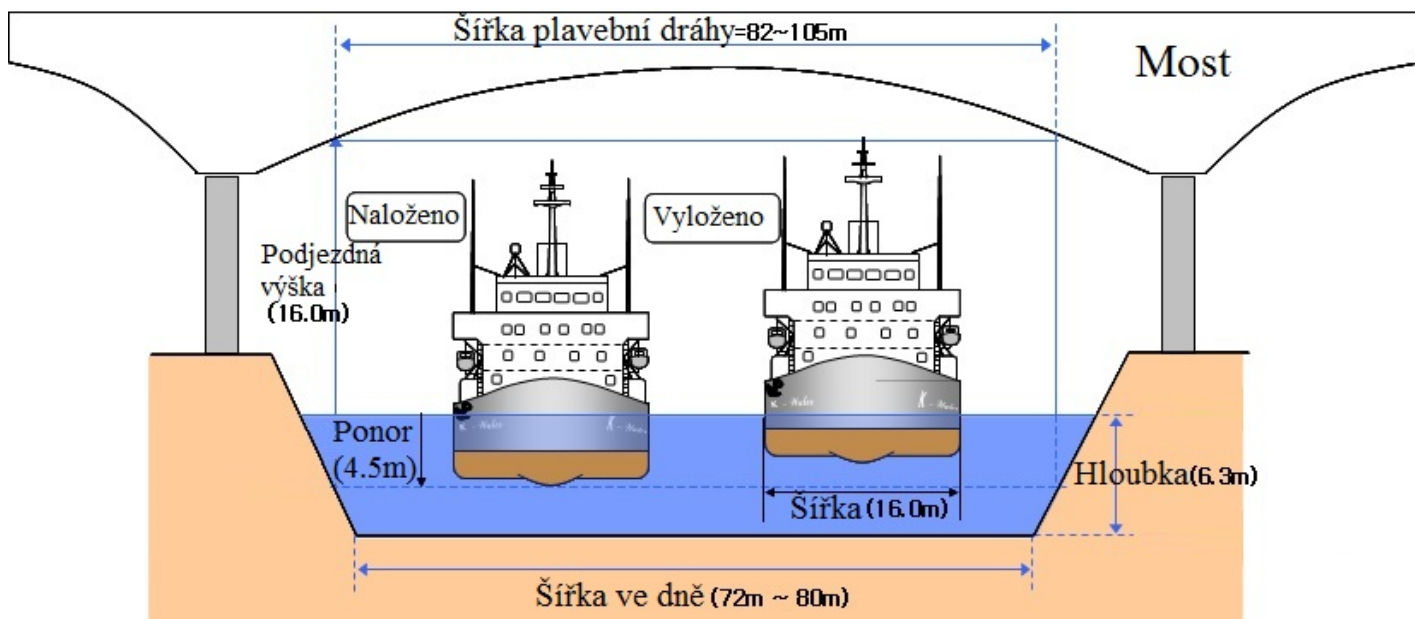
Projekt vodní cesty Gyeong-In Ara začal jako protipovodňový projekt v roce 1992. Oblasti Bucheon a Gimpo byly často zaplavovány, protože se nacházely v nížině a voda neměla kam odtékat. Proto začala výstavba kanálu, který by velkou vodu odvedl přímo do moře. Později však byl projekt rozšířen o využití pro vodní dopravu, které by umožnilo propojení mezi hlavním městem Soulem (10,5 milionů obyvatel) a námořním přístavem Incheon (2,7 milionů obyvatel). Projekt vodní cesty byl realizován mezi březnem 2009 a červnem 2012 za celkovou cenu 2,1 miliardy dolarů (asi 40 miliard Kč). Hlavními součástmi 18 km dlouhé vodní cesty jsou 2 přístavní terminály Incheon na mořské straně průplavu a terminál Gimpo na druhém konci vodní cesty, a plavební komory na každém konci vodní cesty (celkem 3 komory). Z průplavu je možné pokračovat po splavné řece Han středem města Soul asi 30 km proti proudu.



Mapa průplavu Gyeong-In Ara

Hlavní prvky průplavu Gyeong-In Ara

Vodní cesta o délce 18 km, šířce 80 m, hloubce 6,3 m a podjezdnou výškou 16 m umožňuje plout lodím do rozměrů 120 m délky, výšky 16 m, ponoru 4,5 m o rychlosti do 18,5 km/h. Největší loď, která využívá vodní cestu je m/v Asia Inovater (DWT – celkový výtlač 25 000 tun).



Parametry vodní cesty - průřez

Terminál Inchon má polohy pro překlád kontejnerů (délka přístavní hrany 500 m – 2 lodě), ocel (290 m - 2 lodě) a automobily (575 m – 3 lodě). Součástí přístavu je i velký osobní terminál u kterého mohou zakotvit dvě osobní lodě (délka př. hrany 175 m).

Terminál Gimpo má polohy pro překlád kontejnerů (délka přístavní hrany 250 m – 1 loď) a hromadného nákladu (305 m – 3 lodě). Součástí přístavu je i velký osobní terminál u kterého mohou zakotvit tři osobní lodě (délka př. hrany 300 m) a marina pro 160 rekreačních lodí a plachetnic.

Plavební stupeň u Západního moře (Žluté moře) spojuje průplav s mořem pomocí dvou plavebních komor s posuvnými vraty, každá o rozměrech 210x28,5 m. Jez reguluje výšku vody v průplavu a v případě povodní převádí přebytečnou vodu z oblastí Bucheon a Gimpo.



Plavba lodi po průplavu do Žlutého moře o rozměrech 210x28,5 m za ní



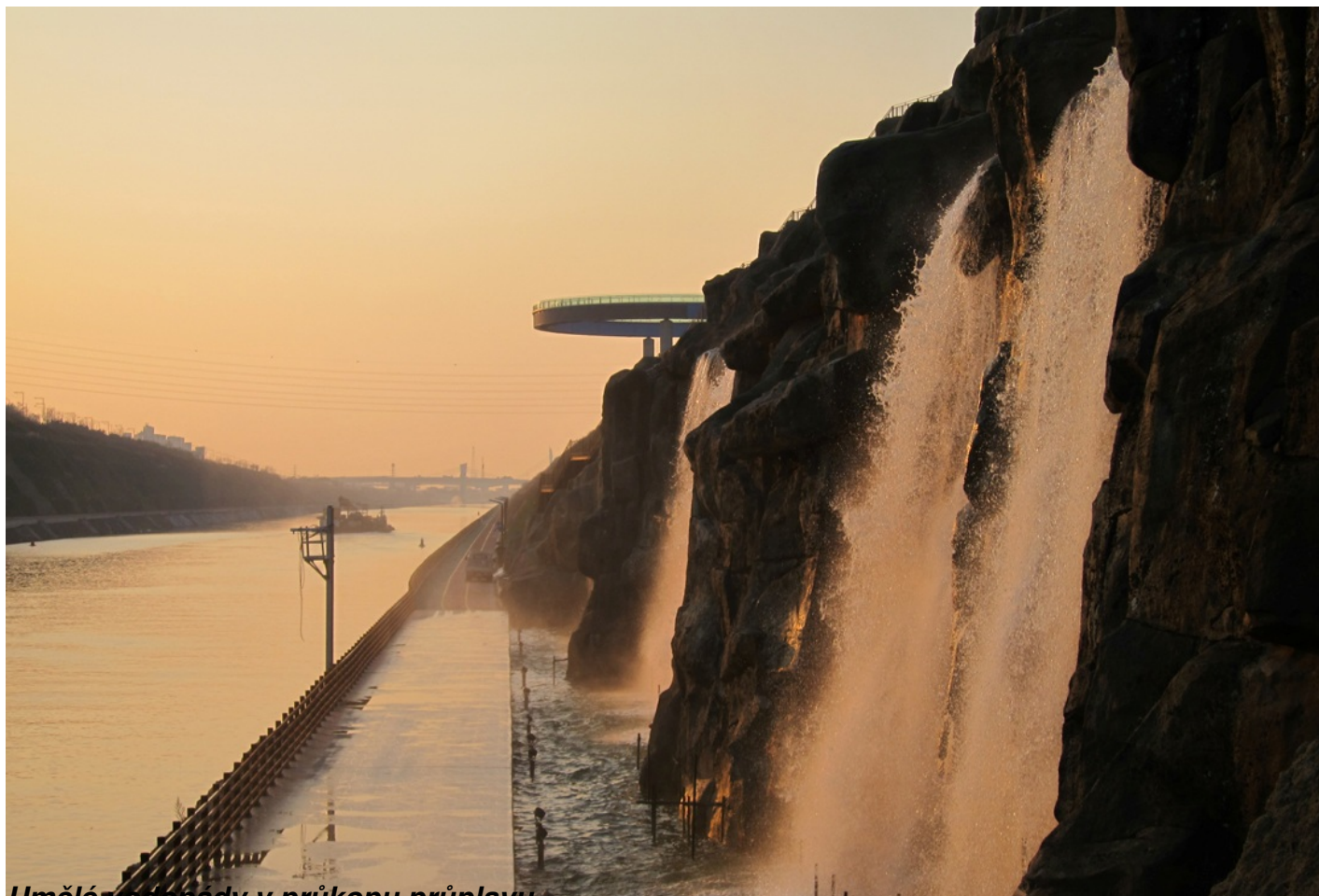
byl zřízen v roce 1990, aby se zlepšila plavba lodí do Žlutého moře. Díky



Plovební komora terminálu Gimpo spojující průplav s řekou Han



Průplav Gyeong-In, který spojuje řeku Han s Japonským mořem, je jedním z největších průplavů v Jižní Koreji



Umělé vodopády v průkopu průplavu

Výhody a přednosti průplavu Gyeong-In Ara

- Metropolitní oblast je hustě obydlená s téměř polovinou národní populace.
- Region, kterým bude průplav procházet trpí rostoucími náklady na logistiku v důsledku chronického přetížení provozu. **Průplav ušetří náklady na logistiku zlepšením dopravního systému, který se nyní soustřeďuje pouze na silničních komunikacích, a umožní říčně-námořní dopravu ze Soulu do Číny a Japonska.**
- **Kromě toho bude sloužit průplav i jako nový vodní rekreační prostor v metropolitní oblasti, neboť zde bude kompletní síť kultury, cestovního ruchu a volného času spojená s Iniciativou renesance řeky Han.** Předpokládá se, že více než 25 milionů tun nákladu bude přepraveno přes průplav Gyeong-In v roce 2030 a počet cestujících ze Soulu do Číny a dalších okolních zemí dosáhne 0,6 milionu ročně.
- V situaci, kdy otázky, jako je globální oteplování a znečišťování životního prostředí získávají větší pozornost, má rozvojový projekt průplavu Gyeong-In Ara také ekologický význam, neboť pomůže ke snížení vypouštění emisí CO² o 74 000 tun ročně v roce 2020.

- Očekává se, že projekt bude stimulovat ekonomiku. Průplav významně přispěl k překonání hospodářské krize tím, že podpořil výrobu a pracovní trh v hodnotě 3 bilionu wonů (48 miliard Kč) a vytvořil 25 000 pracovních míst.

Lodní trasy

Osobní lodní doprava

Od 29. října 2011 začaly po průplavu plout 4 osobní výletní lodě. Celkem plulo na pravidelných linkách 8 výletních lodí v tomto roce. Lodě spojují centrum hlavního města Soulu přes průplav s přístavním městem Inchon a několika ostrovy v jeho okolí.



Osobní lodě na pravidelných linkách propojují hlavní město Soul s Inchonem a blízkými ostrovy

Nákladní lodní doprava

Od prosince 2011 pravidelně operuje na průplavu 10 nákladních lodí. V roce 2012 se počet zvýšil na 17 nákladních lodí. Byly stanoveny lodní linky, které propojují průplav s korejskými, japonskými, čínskými, vietnamskými a kambodžskými námořními přístavy.

Druhý zázrak na řece Han - spojení řeky Han a Žlutého moře

Domácí i zahraniční návštěvníci, kteří viděli řeku Han se ptali: „*Proč Korea nevyužívá tak velké řeky, která teče přes její hlavní město, pro různé účely, stejně jako jiné země?*“

Hospodářský růst v 80. letech v této oblasti se nazýval zázrak na řece Han. Nyní nastal čas pro druhý zázrak na řece Han 21. století, kterým bude průplav Gyeong-In spojující Žluté Moře s řekou Han.

Hodnota průplavu Gyeong-In poroste, jakmile bude dokončen Projekt renesance řeky Han, který řídí město Soul. Dále také propojením s projektem svobodné ekonomické zóny Incheon a Asijským hrám 2014 připravovaným městem Incheon.



Plovoucí ostrovy na řece Han v centru Soulu slouží pro kulturní akce

Více informací o projektu je možno získat zde:

[Oficiální stránky projektu průplavu Gyeong-In](#)

O projektu podrobně informujeme v časopise [Vodní cesty a plavba č. 1/2010](#) na stranách 50-51 a v barevné příloze.

Dalším vodohospodářským projektem, který je nyní realizován v Korejské republice je Projekt revitalizace 4 hlavních jihokorejských řek, o kterém podrobně informujeme v časopise [Vodní cesty a plavba č. 1/2010](#) na straně 52 a v barevné příloze.

Zdroj: Jeong-Su Park, oddělení výstavby průplavu Gyeong-In společnosti K-water