

VÝSTAVBA ROPOVODU

MERO IKL

V BAVORSKU A ČESKÉ REPUBLICE



Ing. Václav Volf

OBSAH

VÝSTAVBA ROPOVODU MERO IKL NA ÚZEMÍ SVOBODNÉHO STÁTU BAVORSKO

Úvod	6
Ropa nám vstoupila do života	7
Jednání s firmou TAL	10
Výběr projekční kanceláře pro bavorskou část ropovodu MERO IKL	13
Organizační schéma zajištění stavby bavorské části MERO IKL	15
Založení společnosti pro stavbu ropovodu	16
Činnost kanceláře Chemopetrol Pipeline, GmbH, v Mnichově	18
Financování ropovodu MERO IKL	20
Zajištění financování Chemopetrol Pipeline, GmbH	24
Forma spolupráce mezi MERO ČR, a. s., a Chemopetrol Pipeline, GmbH	26
Spolupráce s firmou TAL, Mnichov	29
Spolupráce s firmou RVI, Vohburg an der Donau	31
Politická struktura v Bavorsku	34
Předpisy pro povolovací řízení stavby ropovodu MERO IKL	35
Průběh udělení stavebního povolení a povolení k provozu	39
Příprava stavby ropovodu MERO IKL	43
Průběh majetkoprávního řízení na trase MERO IKL	44
Kontraktace dodávek a prací pro realizaci projektu MERO IKL	49
Personální zajištění	51
Stavba tankoviště ve Vohburgu	53
Pojištění	58
Výstavba trasy ropovodu v Bavorsku	60
Smluvní uspořádání přepravy ropy ropovodem	69
Stavba správní budovy MERO Pipeline ve Vohburgu	70
Přejímka realizovaného projektu bavorské části MERO IKL	72

VÝSTAVBA ROPOVODU MERO IKL v ČESKÉ REPUBLICCE

Výstavba ropovodu MERO IKL v České republice	74
Centrální tankoviště ropy Nelahozeves (CTR)	77
Výstavba liniové části ropovodu MERO IKL na území České republiky	83

VÝSTAVBA ROPOVODU MERO IKL NA ÚZEMÍ SVOBODNÉHO STÁTU BAVORSKO

Při zpracování materiálu o výstavbě ropovodu MERO IKL na území Svobodného státu Bavorsko děkuji za obětavou pomoc paní Zdence Brubacher a Ing. Antonínu Šináglovi.

Za pomoc při zpracování resumé z výstavby ropovodu MERO IKL v České republice děkuji panu Ing. Oldřichu Šoulovi, Ing. Miloši Kleknerovi, Ing. Miroslavu Minářovi a Ing. Miloši Michovskému.

Ing. Václav Volf

Motto:

Olivierův zákon z kosmické morfologie:

„Zkušenost je věc, kterou člověk získá, když už ji nepotřebuje..”

Tato práce si nedává za cíl shrnout údaje stavebních deníků v průběhu stavby. Chce pouze uvést do souvislostí jednotlivé události a etapy z období realizace projektu ropovodu MERO IKL a popsat, jaké podmínky v Bavorsku je doprovázely.

Základní charakteristika:

- Ropovod MERO IKL z Vohburgu a. d. Donau do Nelahozevsí u Kralup nad Vltavou navazuje ve Vohburgu na ropovod TAL, který vede z Terstu přes Itálii a Rakousko do Bavorska.
- Celková délka ropovodu MERO IKL cca 350 km
- Délka na bavorském území cca 178 km
- Kapacita ropovodu 10 mil. tun/rok s možností rozšíření na 15 mil. tun/rok
- Průměr potrubí 28" (711 mm)
- Tloušťka stěn 8,8 mm - 12,5 mm
- Provozní tlak 65 barů ve Vohburgu, 20 barů v Nelahozevsí
- Obsah ropovodu cca 140.000 m³
- Tankoviště Vohburg 200.000 m³ (3 x 40.000, 1 x 80.000)
- Čerpací stanice Vohburg 1.510 m³/hod. při 10 mil. m³
- Provozní centrála pro celou trasu ve Vohburgu
- Tankoviště Nelahozeves 800.000 m³ s plánovaným rozšířením na 1.200.000 m³
- Rychlost proudění ropy v potrubí cca 0,5 - 1,1 m/s.
- Armатурní šachty na trase 28 v Bavorsku, 26 v České republice
- Podél potrubí je položen optický kabel o 12 optických vláknech.
- Začátek jednání o ropovodu říjen 1990
- Schválení výstavby ropovodu Usnesení vlády ČR č. 68 ze 4. února 1992
- Podání žádosti o stavební povolení Tankoviště Vohburg, 16. listopadu 1993
Liniová část, 7. května 1993
- Udělení stavebního povolení Tankoviště Vohburg, 28. února 1994
Liniová část ropovodu, 30. listopadu 1994
- Zahájení zkušebního provozu 2. ledna 1996
- Slavnostní zahájení provozu 13. března 1996

Úvod

Při tak náročné stavbě, jakou ropovod MERO IKL nesporně v době svého vzniku byl, si klademe otázku, které události jsou hodny zaznamenání a které mohou být zapomenuty. Již samo vžití užívání zkratky IKL pro ropovod s oficiálním názvem MERO IKL svědčí o tom, že realizace projektu podléhala vývoji. Proti původnímu záměru položit ropovod z Ingolstadtu do Kralup a Litvínova (odtud neoficiální název IKL) byl ropovod postaven z Vohburgu a. d. Donau do Nelahozevsí. Do Litvínova je pak ropa dopravována přes Kralupy ropovodem Družba. A přesto stále označení ropovod IKL z nostalgických důvodů přežívá.

Zrod projektu ropovodu MERO IKL se odehrával v přelomových letech 1990-1995, kdy nejen u nás, ale i v Německu nebylo politické, právní, ekonomické a ekologické klima zcela vyrovnané. V neposlední řadě negativní vliv sehrál fakt, že velké ropovody byly na území Česka i Německa postaveny před 30 lety, a tudíž chyběly jak konkrétní zkušenosti, tak i orientace v soudobých podmínkách pro stavbu této velikosti a objemu.

Přes všechna úskalí byl ropovod MERO IKL realizován úspěšně a v rekordně krátké době. Stalo se tak proto, že byla pochopena jeho důležitost a potřeba, proto, že nová politická atmosféra se setkala s porozuměním u našich sousedů v Bavorsku, a také proto, že okolo projektu výstavby nového ropovodu se sešli lidé, kteří věřili ve zdárný výsledek a jejichž víra jim pomáhala překonávat problémy. V současné době se setkáváme s názorem, že nyní, kdy jsou uplatňována přísnější kritéria, bychom jen velmi obtížně celý projekt uskutečnili. Se vší pravděpodobností je tento názor správný.

Velkého úspěchu, jakým bezesporu uvedení ropovodu MERO IKL do provozu je, bylo dosaženo díky cílevědomé podpoře vlády České republiky, účinné spolupráci s bavorskými vládními místy a činností diplomatického zastoupení České republiky v SRN.

ROPA NÁM VSTOUPILA DO ŽIVOTA

Ropu lidstvo uctívá a využívá již přes 5 tisíc let. Tuto magickou látku používali Babyloňané jako maltu pro své stavby a staří Egypťané jí balzamovali mumie. V dobách úsvitu naší kultury našla ve Středomoří uplatnění jako palivo a používala se ke svícení. Alexandr Veliký oslavoval svá vítězství ve starověké Aktabaně plamennou iluminací z hořící ropy. Pokud již zmiňujeme toto efektivnější použití ropy, nesmíme opominout ani známý „řecký oheň“ v Byzancii a „párský chrám svatého ohně“ v Persii. Již v této době se také ropa používala jako mazadlo či v léčitelství. Ve zmínkách z historie využití ropy nesmí chybět ani zkušební instalace umělého osvětlení lehkým olejem v Praze v roce 1816.

Moderní doba 2. poloviny 19. století byla charakterizována obrovským nárůstem těžby ropy, zejména v Pensylvánii a Texasu. Pozitivní vliv na vzestup průmyslu a hospodářství měl rozvoj automobilismu.

Zdroje ropy v českých zemích jsou naprosto zanedbatelné. Výroba paliv hydrogenací hnědouhelných dehtů, která byla zavedena v Litvínově fašistickým Německem, se brzy po skončení války ukázala neschopná konkurence. Stoupající energetické nároky a bouřlivý rozvoj chemické výroby nás přiměl k dovážení ropy, zejména z tehdejšího Sovětského svazu. Investiční záměry a dopravní problémy na železniční trase ze SSSR vedly k tomu, že byla v letech 1960-64 postavena první větev ropovodu Družba, která vedla do ČSSR, Polska a Maďarska. První část byla uvedena do provozu v únoru 1962. Množství dodané ropy do ČSSR činilo maximálně 18,5 milionu tun za rok. Počínaje rokem 1985 docházelo k postupnému snižování dodávaného množství ropy až na 7,5 mil. tun ročně v roce 1991.

Na počátku sedmdesátých let se z obchodně-politických zájmů do popředí dostávala vize o dovozu ropy z oblastí mimo území SSSR. Prvním krokem k uskutečnění tohoto záměru bylo podepsání dohody o vybudování ropovodu Adria v roce 1974 mezi ČSSR, Maďarskem a Jugoslávií. Ropovod o celkové délce 950 km vedl z Omišalje na ostrově Krk do Tupé na maďarsko-slovenské hranici. Na ropovod Družba byla Adria napojena v Százhalombatté - Šahách, kde Československo vybuďovalo 4 nádrže na ropu o objemu 30 tisíc m³. Ropovod byl dokončen na přelomu 1978-1979. Roční přepravní kapacita pro Československo činila maximálně 5 milionů tun ropy.

Ještě před dokončením stavby ropovodu Adria se však výrazně změnilo obchodně-politické klima. Těžké následky způsobily ropné krize v letech 1970-74 a 1980-81. Maďarsko od dohody o využívání ropovodu odstoupilo a v roce 1984 jej následovalo i Československo. Nový ropovod využívala již pouze Jugoslávie. Do potíží s dopravou ropy Bosporem v Turecku se v roce 1987 dostal i Sovětský svaz. Nyní měl příležitost vyzkoušet si přepravu asi 0,5 milionu tun ropy maďarskou větví Družby do Százhalombatty, a poté Adrií do Omišalje.

Cesta k oživení ropovodu Adria se začala rýsovat v době omezených dodávek ropy ze SSSR. V roce 1990 Adrií prošlo 142.000 tun ropy z Íránu a v roce 1991 cca 0,5 milionů tun. Vzhledem k nepřiměřeně vysokému dopravnímu tarifu (13,25 USD) začali Maďaři dodávky Adrií omezovat. Definitivní tečku za úvahami o využití ropovodu Adria udělal konflikt v Bosně. Po rozdělení Československa na počátku devadesátých let přestala být Adria z důvodu nízké přepravní kapacity pro české rafinerie zajímavá.

Ropovodem Družba byla ropa dodávána ze Sovětského svazu v množství 16-19 mil. tun ročně bez závažnějších technických a obchodních poruch. V polovině 80. let se částečně pod vlivem „glasnosti“ začaly množit úvahy o možnosti diferenciací dodavatelských parametrů ropy, které vycházely z technologických a komerčních záměrů a které souvisely s cenotvornou metodikou států RVHP. Po mnoha letech využívání ropovodu nebylo možné si ověřit technický stav Družby. Z Ruska začaly přicházet alarmující zprávy. V důsledku přehodnocení geologických průzkumů zásob ropy a plynu v SSSR a podle stavu těžebního zařízení bylo nutné počítat s tím, že po roce 2000 se Sovětský svaz stane čistým dovozcem ropy, tzn. že dovoz ropy bude převyšovat nad vývozem.

Federální ministerstvo zahraničního obchodu a posléze po rozdělení ČSFR i jeho nástupce, Ministerstvo průmyslu a obchodu ČR, vybudování alternativního ropovodu pro území našeho státu podporovalo. Bylo však zřejmé, že učinit zásadní politické rozhodnutí o napojení se na západní systém ropovodů bude těžko přijatelné jak pro Východ, tak i pro Západ. A druhá alternativa, obnovení cesty ropovodem Adria, nebyla pro již zmíněnou nízkou přepravní kapacitu (činila pouze 2-4 mil. tun ročně) a další problémy vhodná.

Zásadní politická změna, která se uskutečnila v Československu na podzim 1989, přinesla další naději pro realizaci myšlenky nového ropovodu a jiných ropných zdrojů pro naši zemi. Již v polovině roku 1990 byla znovu nastolena myšlenka nezávislosti na ropě přepravované ropovodem Družba. Aktivním zpracovatelem projektu výstavby ropovodu MERO IKL se stal n. p. Chemické závody Litvínov (od 1. května 1991 pod názvem Chemopetrol Litvínov). Řízením tohoto investičního záměru byl tehdejší generálním ředitelem Holadou pověřen jeho náměstek pro investiční výstavbu Ing. Antonín Šinágl. Na MPO ČR se touto záležitostí zabývali náměstek ministra Ing. Brůžek a ředitel odboru chemie Dr. Babka.

Nastalo období usilovného hledání alternativní dopravní cesty a alternativních zdrojů. V úvahu přicházely čtyři možnosti, jejichž realizací by bylo možné pokrýt potřeby Československa.

- 1) Dodatečnou výstavbou zdvojit kapacitu ropovodu Adria. Tato alternativa byla podporována firmou ELF AQUITAIN, která se zajímala o privatizaci českých rafinerií.
- 2) Využít ropovod TAL AWP do Schwechatu, odtud řešit dopravu buď výstavbou ropovodu Schwechat - Bratislava s napojením na ropovod Družba, nebo přepravovat ropu do Bratislavy tankery po Dunaji. Tato myšlenka byla podporována ÖMV.
- 3) Vybudovat prodloužení ropovodu Družba do Německa z Litvínova do Leuny. Rýsovala se zde i možnost vybudování ropovodu z Wilhelmshafenu do Hamburku na spojnici Schwedt - Leuna a napojení na Gdyni. Tato alternativa se potýkala s komplikacemi již od samého počátku, neboť rozšíření kapacity přístavu Rostock by bylo investičně velmi náročné a záměr vybudovat ropovod z Wilhelmshafenu narážel na obtíže. O investora se ucházela VEBA (Ruhrgas), jež měla eminentní zájem o rafinerii ve Schwedtu.
- 4) Výstavba ropovodu z Ingolstadtu. Tuto variantu podporoval TAL München.

První dvě alternativy neměly z věcných důvodů velkou podporu, a tak se rozhodování soustředilo na to, zda se napojit na sítě ropovodů ze severu nebo z jihu.

Z důvodu volné přepravní kapacity ropovodu TAL, který byl vybudován v šedesátých letech na trase z Terstu do Lentingu u Ingolstadtu a jehož kapacita je 35 mil. tun ropy ročně, a zajímavé myšlenky spojit střední Evropu s Jaderským mořem projevoval o tzv. jižní alternativu velký zájem TAL. Proto učinil první krok a ačkoliv neměl konkrétního partnera ani v ČR, ani v SRN, zadal iniciativně v první polovině roku 1990 projekční kanceláři ILF studii projektu ropovodu z Lentingu do rafinerie v Leuně s odbočkou do Litvínova.

Hledání nových dodavatelských možností ropy pro ČR a boj o osud českých rafinerií vyvolaly pozornost trhu. Kontakty začaly zprvu navazovat obchodní firmy, např. Balux Emirates, G.I.P. Dubai, SIVA Trading, Abu Dhabi, Furmark Corporation USA, Owais, The Emirates Saudi Group, Dubai, Steer Bonet Ltd. atd., které nabízeły často exkluzivní dodávky ropy. Jejich opora ve vlivných známostech z arabského světa se však neprokázala. Později začaly projevovat aktivitu mezinárodní společnosti, které měly eminentní zájem na privatizaci rafinerií. Svou účast v privatizaci však podmiňovaly vybudováním ropovodu, který měl dodávky ropy učinit nezávislé. Svůj zájem projevil Shell, Agip, British Petroleum, Rhone Poulenc (Total) a další. Současně s těmito aktivitami probíhala jednání o privatizaci distribuční sítě v České republice.

Jednání o ropovodu se ještě v době federativního uspořádání Československa odehrávala pouze na úrov-

ni české vlády. Ani Slovnaft, ani Transpetrol neprojevíly sebemenší snahu zapojit se do této záležitosti patrně proto, že Slovnaft se začal orientovat na rakouskou firmu ÖMV.

Hledání dopravních variant bylo zaměřeno i na možnost vybudovat ropovod z polského Plocku nebo zprovoznit již nepoužívané potrubí u Klobouků na Moravě. Nicméně bylo jasné, že řešení tkví ve vybudování ropovodu z Německa. Stále však bylo nutné vyřešit, zda ze směru od Severního moře nebo ze Středozemního moře. Odborné kruhy se přikláněly ke druhé variantě.

Ve snaze získat nezávislý názor zadalo Federální ministerstvo hospodářství zahraniční poradenské firmě Arthur d'Little studii, jež si kladla za úkol provést srovnání několika alternativ vybudování ropovodu.

Na přípravných jednáních se aktivně podílely i další podniky, např. Benzina, n. p., který provozoval ropovod Družba, nebo Chemapol, a. s., která byla výhradním dovozcem ropy do ČR. Chemické závody Litvínov byly s Benzinou a Chemapolem ve spojení a konzultovaly s nimi některé otázky výstavby ropovodu. Zvažovala se i kapitálová účast institucí a podniků v Chemopetrol IKL, který měl být založen pro výstavbu ropovodu.

Původní záměr financování stavby ropovodu vypadal následovně:

MPO ČR	42,00 %
Chemopetrol Litvínov	15,70 %
Kaučuk Kralupy	5,00 %
Benzina	0,20 %
Paramo Pardubice	0,20 %
Chemapol	0,20 %

První úvahy, které nakonec dopadly jinak, počítaly s kapitálem ve výši 59,8 mil. Kč.

Studie firmy Arthur d'Little byla poměrně nákladná a zaměřila se především na srovnání jednotlivých alternativ v oblastech kapacitních možností dodávek ropy, stavebních nákladů a přepravního tarifu. Nicméně výsledek potvrdil správnost úvah pracovního týmu Chemopetrolu a dalších zúčastněných organizací o orientaci České republiky na tzv. jižní cestu.

Využití ropovodu Adria bylo nevyhovující kvůli nedostatečné kapacitě. Při respektování potřeb Maďarska a Slovenska by s nejvyšší pravděpodobností došlo k vyloučení Česka z odběrů.

Napojení na Schwechat by v první řadě znamenalo zdvojnásobit kapacitu ropovodu AWP. Vedle pořizovacích nákladů, které překračovaly 500 mil USD, by bylo nutné vyřešit i překročení Dunaje.

Alternativa firmy VEBA předpokládala vybudovat 30" potrubí Wilhelmshafen - Köthen o délce 375 km a 20" potrubí z Leuny do Litvínova o délce 170 km. Náklady ve výši 356 mil. USD, malé množství ropy připadající na české rafinerie (pouze 5 mil. tun z celkových 14 mil. tun za rok) a odhadovaný tarif ve výši 17,95 USD činily tuto možnost nereálnou.

JEDNÁNÍ S FIRMOU TAL

První kontakty s firmou TAL München byly zprostředkovány při návštěvě Dr. Assmanna, zaměstnance ESSO A. G. v ČR v roce 1990. Při jednáních v litvínovské rafinerii česká strana sdělila svůj záměr vyřešit otázku dodávek ropy. Dr. Assmann na tuto schůzku zareagoval dopisem adresovaným na ministerstvo průmyslu a obchodu, v němž firmu TAL představil.



Přístavní zařízení TAL v zálivu Muggia v Terstu.

projektu, žádali zástupci Chemických závodů Litvínov jednoznačné souhlasné stanovisko. To mohl pan Pansegrau tlumočit již 14. prosince 1990.

Studie, kterou vypracoval ILF, předpokládala vedení ropovodu z Ingolstadtu (resp. z Leningu) podél plynovodu MEGAL přes Hersbruck do Waidhausu a dále přes Plzeň a Žďár podél produktovodu do Litvínova, resp. do tankoviště, které mělo být umístěno v Bylanech, jež se nacházejí asi 12 km jihozá-

Na 9. října 1990 byli pozváni na návštěvu do Mnichova pracovníci ministerstva průmyslu, Ing. Novák, Dr. Babka a Ing. Handlíř. Ještě před návštěvou českých zástupců ministerstva se telefonicky s panem Pansegrauem, jednatelem TAL, spojila paní Markuse, která pracovala pro švýcarskou afilaci americké firmy Transamonia. Představila se údajně jako poradkyně rafinerie Chemické závody Litvínov. Jednateli sdělila, že Česká republika má mít z důvodu zastavení dodávek ropy z Ruska velké problémy, a proto má Litvínov velký zájem o navázání spojení s TAL. Toto sdělení bylo podtrženo naléhavými výzvami k okamžitým jednáním.

Ministerští úředníci naléhavost paní Markuse sice nepodpořili v plné míře, nicméně potvrdili, že na rychlém navázání bližších kontaktů mají zájem. Pamětníci oněch jednání mohou potvrdit, že paní Markuse zasahovala velmi temperamentně jak na ministerstvu, tak i u jednatele TAL.

Cílem návazného jednání, které proběhlo v Mnichově od 9. do 15. října 1990, byla specifikace prvotní technické představy o projektu. Českou stranu reprezentovali Ing. Štěrbák, český konzul pro ekonomické otázky v Bavorsku, Ing. Novák, Dr. Babka a Ing. Handlíř z Ministerstva průmyslu a obchodu ČR. Za TAL se zúčastnili Dr. Pansegrau, p. Ebberg, p. Mayer a Dr. Engert a za firmu ILF, konzultanta TAL, Ing. Feizlmayr, p. Bangert a Ing. Neumann.

V tuto chvíli bylo zásadní otázkou udělení souhlasu firmy TAL s napojením českého ropovodu na ropovod TAL v Bavorsku. Vzhledem k tomu, že šlo o rozhodující podmínku uskutečnění pro-

padně od Litvínova. Další zásobování ropou do Kralup nad Vltavou, Kolína a Pardubic přicházelo teoreticky v úvahu ropovodem Družba. Ačkoliv s kladným přístupem Slovnaftu se nedalo pevně počítat, technicky bylo toto spojení možné kdykoliv zajistit.

Otázka velikosti potrubí nebyla zatím zcela vyjasněna. S ohledem na přepravu cca 8,5 mil. tun ročně se uvažovalo o potrubí s průměrem 24" a se zřízením 3 čerpacích stanic na trase.

ILF se obával provozních potíží při využívání stávajícího potrubí DN 500 mezi Litvínovem a Kralupami, proto později navrhl vést ropovod MERO IKL až do Kralup. Litvínov se však nechtěl vzdát bylanského tankoviště. V té době se totiž objevila zajímavá myšlenka vybudovat v okolí Bylan podzemní kaverny pro skladování ropy za finančního přispění švédského státu v rámci ekologického programu. Tyto úvahy šly ještě dále a počítaly s využitím vyhloubeného zemního materiálu při stavbě dálnice Praha - Rozvadov. Nakonec však finanční podpora pro tento projekt nebyla získána a záměr postupně upadl v zapomenutí.

Ing. Chrást, náměstek generálního ředitele Kaučuk Kralupy, vyslovil možnost využít pro tankoviště pískovny v katastrálním území obcí Nelahozeves a Uhy. Tato myšlenka se stala ve chvíli, kdy v Bylanech vyluply na povrch problémy s restitučními pozemky, velmi zajímavou.

TAL v mezidobí jednání kontaktoval místa příslušná k vydání potřebných povolení, a tak mohl ILF na jednání v říjnu 1990 informovat o pozitivním ohlasu v Bavorsku. Protože měl TAL v Bavorsku velmi dobrou pověst u úřadů a dobré vztahy s politickými kruhy, byla jeho pomoc v tomto ohledu velmi účinná. Na základě svých odborných sond odhadl TAL dobu potřebnou na projekční přípravu a schvalovací řízení minimálně na 2 roky. Tento odhad, který vycházel z doby výstavby ropovodu TAL před 25 lety, se ukázal jako příliš optimistický.

V této době již Chemoprojekt projektoval českou část ropovodu, a proto uplatnila česká strana požadavek na své zapojení do projekčních prací při stavbě německé části.

Další návazné jednání se uskutečnilo v Praze dne 19. února 1991. Firmu TAL na ministerstvu průmyslu reprezentovali Dr. Pansegrau a Dr. Engert. Českou stranu zastupovali Ing. Brůžek, náměstek ministra, Ing. Hlavnička, vrchní ředitel, Dr. Babka, ředitel odboru chemie, Ing. Holada, generální ředitel CHEZA a Ing. Šinágl, náměstek generálního ředitele CHEZA. Výsledkem jednání byla dohoda o formě spolupráce s TAL. Jejím základem se měl stát rámcový kontrakt. Za partnera TAL byly určeny Chemické závody Litvínov, resp. jejich generální ředitel Ing. Holada. Výše nákladů, kterou si měl TAL za své práce pro CHEZA účtovat, byla vyčíslena zatím pouze rámcově. CHEZA dostaly návrh textu rámcového kontraktu k připomínkám. Spolupráce s firmou TAL se měla odehrávat pouze v rovině konzultanta realizace projektu MERO IKL na německé straně. Součástí rámcového kontraktu se měla stát dohoda o přepravě ropy pro ropovod MERO IKL z Terstu do Ingolstadtu a ustanovení o obchodní spolupráci, jež se bude řídit přepravními podmínkami TAL do tankoviště MERO IKL v Bavorsku.

Dr. Pansegrau se zavázal předložit oficiální návrh na spolupráci s CHEZA poradnímu výboru COCOM (výbor akcionářů, koordinační výbor) začátkem dubna 1991. COCOM tuto spolupráci i přes potíže odsouhlasil. Někteří podílníci se totiž obávali zhoršení přepravních podmínek pro své firmy, konkurence dodávek českých rafinerií do jejich zájmových oblastí a v neposlední řadě vyslovovali námitky proti rovnoprávnému tarifu, jež měl ropovod MERO IKL od vedení TAL získat. Pozitivní vliv na změnu stanovisek některých akcionářů TAL měl pravděpodobně jejich zájem na získání kapitálových podílů v českých rafineriích.

Ačkoliv se o investičním záměru vybudovat ropovod MERO IKL jednalo již naprosto konkrétně, naši partneři v Bavorsku dosud váhali. Tato nedůvěra pramenila ze skutečnosti, že financování stavby MERO IKL

nebylo dosud zcela vyjasněno. Dalšímu pokračování jednání v Bavorsku napomohla podpora projektu usnesením předsednictva vlády ČR z prosince 1990 a usnesením hospodářské rady vlády ČR z 9. září 1991. Významným krokem pro pokračování již započatého úsilí bylo usnesení vlády ČR číslo 68 ze 4. února 1992. V usnesení vlády ČR číslo 465 z června téhož roku byla výstavba ropovodu označena za prioritní. Definitivní tečku pochybám učinilo usnesení vlády ČR číslo 269 z 26. května 1993, které odsouhlasilo státní záruku za bankovní úvěry pro financování stavby a kapitálovou účast FNM ČR jako jediného akcionáře ve výši 7,8 mld. Kč.

Svůj zásadní souhlas s projektem ropovodu MERO IKL vyslovila bavorská vláda 15. února 1992. V lednu 1993 se ve svém soukromém sídle v Playsteinu sešel ministr průmyslu a dopravy Bavorska G. Lang se svým českým protějškem, Ing. Dlouhým. Při tomto jednání byla ústy zástupce vlády Bavorska vyslovena podpora vládou CSU s projektem, jenž byl označen ze jeden z konkrétních projevů naplňování Smlouvy o dobrém sousedství a přátelské spolupráci mezi SRN a ČR a SR z 27. února 1992. K právě popsanému setkání se váže ještě další zajímavost, neboť od zániku ČSFR k 31. prosinci 1991 šlo o první zahraniční cestu představitele vlády nově vzniklé České republiky, a proto právem vyvolalo pozornost široké veřejnosti a sdělovacích prostředků.

V roce 1992, kdy bylo územní řízení v plném proudu, začal věnovat bavorský tisk velkou pozornost silnému poklesu těžby ropy v Rusku. V místním tisku vycházely články, které projevovaly nesouhlas se stavbou ropovodu. V čele odpůrců stál Bund Naturschutz, který jako součást svého protestu předložil vypracovaná opatření proti stavbě ropovodu do ČR. Zveřejnění odmítavých stanovisek sedmnácti obecních rad v čele s obcemi Wiesent, Wörth a Pösing i stanovisko Bavorského svazu zemědělců, jemuž spíše než na blahu svých členů záleželo na politické propagaci, dávaly najevo jen velmi málo přátelské otevřenosti.

Téma výstavby ropovodu MERO IKL se stalo pravidelnou součástí obsahu bavorských zemských a regionálních periodik. Od počátku roku 1992 do ukončení výstavby vyšlo přes 500 nesouhlasných článků, informací o odmítavých postojích obecních rad a akcích odpůrců ropovodu. Naopak naše strana využívala tisku pravidelně pro propagaci svých záměrů a poskytování informací veřejnosti.

VÝBĚR PROJEKČNÍ KANCELÁŘE PRO BAVORSKOU ČÁST ROPOVODU MERO IKL

Přijetím usnesení vlády ČR o stavbě ropovodu z prosince 1990 byly dány předpoklady pro hledání partnerů pro přípravu a zpracování projektu. Studii projektu v roce 1991 zpracovala firma ILF.

Z informací získaných především z jednání s TAL vyplynula nutnost rozdělit projekt na dvě části - českou a německou. Německá část byla specifická v řešení majetkoprávního řízení při zajišťování tzv. služebností, v zajištění zákonných odpovědností z povolovacího řízení i v nedostatečné znalosti pravidel při provádění takové stavby v konkrétních, tedy bavorských podmínkách. Přes nesrovnatelné podmínky a předpisy, které platily v obou zemích, však bylo nutné zajistit jednotnou funkci obou částí ropovodu v provozu.

O zadání projektu, jež se skládalo nejen ze zpracování projektu, ale i z vypracování podkladů pro povolovací řízení a ze zajištění majetkoprávního pozemkového řízení, jednaly CHEZA v roce 1991 s firmami PLE, Dorsch a ILF. Projekční kanceláře PLE a Dorsch přes své dlouholeté zkušenosti odmítly zakázku v požadovaném rozsahu převzít. Do kontraktu navrhovaly zapojit další firmy, které by převzaly „neprojekční činnosti“, tedy majetkoprávní a povolovací řízení. Patrně si byly vědomy, že jde o nejrizikovější části projektu, a obávaly se k nim zavázat. Pro Litvínov však toto pojetí kontraktu bylo naprosto nepřijatelné.

Firma ILF jako jediná z oslovených kanceláří byla ochotna převzít závazek na zpracování projektu v plném rozsahu, tzn. zajistit jménem investora povolovací řízení, majetkoprávní řízení, autorský dozor a vedení stavby. Dne 5. září 1991 byla v Kralupech nad Vltavou podepsána smlouva, na jejímž základě převzal ILF funkci odpovědného projektanta také pro českou část ropovodu.

Jako investor německé části měla podle dohody s ILF vystupovat afilace pod názvem Chemopetrol Pipeline.

Pro bavorský úsek stavby se na rozdíl od zvyklostí běžných v ČR nepočítalo s funkcí generálního dodavatele. Kontrakty na jednotlivé dodávky měl podle dohody uzavírat svým jménem investor a ve spolupráci s ILF je vyřizovat. Investor měl vystupovat svým jménem při vyřizování povolovacího řízení na základě podkladů zpracovaných ILF. Majetkoprávní řízení ve věci zajišťování služebností na trase ropovodu MERO IKL mělo být jménem investora vedeno též ILF. Celková projekční dokumentace měla být zajišťována ILF a Chemoprojektem Litvínov podle pokynů Chemopetrol IKL, Praha. Tato firma vznikla na základě společenské smlouvy mezi Chemopetroleem Litvínov a Kaučukem Kralupy přibližně v době podepsání smlouvy s ILF. Prováděcí dokumentaci jednotlivých částí měli zajišťovat dodavatelé. Chemopetrol Pipeline zajišťoval finanční agendu bavorské části ropovodu. K odbornému technickému dozoru státu byly zavázány TÜV München a TÜV Ingolstadt.

V průběhu realizace projektu vytvořil ILF v pracovním schématu cca 90 funkčních míst. Podle postupu prací byli na 55 z nich zařazeni zaměstnanci ILF. Základní schéma vedoucích funkcí je uvedeno dále na straně 15.

Uzavřená smlouva přesně stanovila ILF výkony nezbytné pro stavbu, provozování a udržování výstavby ropovodu, tj. obstarat potřebná povolení, zajistit inženýrské výkony při stavbě tankoviště Vohburg (RTV - Rohölltanklager Vohburg), zajistit inženýrské výkony při stavbě německé části trasy (PTBy - Pipeline Trasse Bayern) a zajistit majetkoprávní řízení při služebnostech na trase. S postupujícími pracemi na projektu a vyjasňováním problematiky povolovacího řízení rostla potřeba aktualizovat a zpřesňovat některé části smlouvy. Byly uzavřeny první (13. května 1992) a druhý (12. listopadu 1992) dodatek ke smlouvě. Dne 7. září 1994 byl podepsán již jménem Chemopetrol Pipeline třetí dodatek smlouvy, který nahradil původní kontrakt z 5. září 1999, včetně dvou předchozích dodatků. Existující čtvrtý dodatek se týká pouze českého úseku.

V nově uspořádaném kontraktu je obsažen popis projektu, popis pracovních výkonů (činností), termíny, ceny jednotlivých úkonů a organizace projektu. V další části byly sjednány materiální dodávky pro tento projekt, které měl zajišťovat ILF a které zahrnovaly přípravné práce, přípravu tendrů, dodávky náhradních dílů, přejímky ve výrobních závodech a kontrolu termínů, faktur, správnosti a úplnosti technických podkladů a dodržování rozpočtu. Povinnosti Chemopetrol Pipeline spočívaly ve schvalování a uvolňování seznamu dodavatelů a tendrových podkladů, účasti na otevírání a vyhodnocování nabídek, v udělování zakázek a ve finančním zajištění. Kontrakt dále stanovil termíny přejímek, a to přejímky předběžné do 30 dnů po skončení pracovní činnosti a přejímky konečné na návrh ILF do 21 dnů. Podle nového kontraktu byl ILF povinen prokázat pojištění povinného ručení za věcné a osobní škody ve výši 5 mil. DM, odpovídal za mechanickou část stavby z RTV po německo-českou hranici a za celkový systém z RTV do tankoviště v Nelahozevsi, prováděl dozor autorský, stavební, dozor při uvádění do provozu a při zkušebním provozu včetně celkové koordinace projektu. Za vyšší moc, která by ILF zbavila plnění kontrahované povinnosti, byly považovány vedle obvyklých případů vyšší moci také zákony, nařízení úřadů a odejmutí stavebního povolení ze strany ministerstva práce a sociálních věcí Bavorska.

Spolupráce mezi Chemopetrol Pipeline a ILF byla na dobré úrovni. ILF projevoval maximální snahu o odstranění všech vzniklých překážek. Celý pracovní tým s maximálním úsilím prosazoval projekt a měl snahu o dodržení základních termínů dokončení stavby. Práce řídil osobně pan Feizlmayr, jenž pracoval u TAL od doby výstavby ropovodu z Terstu a jenž naprosto bezpečně ovládal technickou a organizační problematiku. Většinu činností zajišťoval mnichovský personál firmy. Pan Lässer, společník ILF, který sídlil v Innsbrucku, do projektu zasahoval jako konzultant pro speciální otázky jen výjimečně. V některých odborných agendách, jako plánování stavebně technických částí, vyhotovování plánů apod., byli zaangažováni i další pracovníci ILF v Rakousku (Dornbirn, Innsbruck).

Projekční kancelář ILF má zastoupení v několika zemích včetně ČR. Za dobu svého působení realizovala řadu projektů v Německu, Rakousku, Saudské Arábii či afrických zemích, angažuje se mimo jiné v Rusku a Kazachstánu. Zaměstnanci jsou většinou smluvně vázáni pouze na dobu realizace uzavřeného kontraktu.

ORGANIZAČNÍ SCHEMA ZAJIŠTĚNÍ STAVBY BAVORSKÉ ČÁSTI MERO IKL

Investor	MERO ČR, a. s., Kralupy nad Vltavou Chemopetrol Pipeline, GmbH, München
Projektant	ILF Consulting Engineers
Vedení projektu	vedoucí - p. Bangert zástupce - p. Kohler
Odborné vedení a poradenství	p. Feizlmayr, p. Neumann, p. Zehl, p. Weidinger
Povolovací agenda	p. Kohler (Dr. Knorr, p. Gihl, p. Schemm, p. Reuder, p. Heller)
Majetko-právní řízení, administrativa	p. Kohler, p. Beck, Dr. Engert, p. Fürst, p. Kellermeyer, p. Pohmann, p. Bruns, p. Faderl
Měření, dokumentace	p. Bühring, p. Fleischhauer, p. Prasch, p. Kellermeyer, (MAPS)
Prováděcí plány	p. Weitzel, p. Millim, p. Füssenegger, (Chemoprojekt)
Systémové plánování	p. Bangert Dle oborů: p. Reitzner, p. Kainz, p. Lackner, p. Schweger, p. Stoffers, p. Neuruhler, p. Lutz, p. Hackl, p. Oberhauser, p. Brzoska, p. Millim, p. Zehl, p. Sieland, p. Hausmann, p. Quaderer
Technický nákup	p. Siemel, Dr. Kaschel
Stavba tankoviště Vohburg	p. Barday, p. Jochum, p. Stingl, p. Brzoska, p. Weiß
Vedení trasy	p. Fleischhauer, p. Heiß, p. Melauer, p. Dinter
Odborní poradci	(Dr. Kohler, Dr. Knorr), p. Gihl, p. Aumer, p. Sieland, p. Speckle, p. Bühning
Vedoucí stavby	
Los I.	p. Šafránek, p. Kellermeyer, p. Schlegel, p. Seman, p. Reichert, p. Watzek, p. Haertwig, p. Kalla
Los II.	p. Lutz, p. Aumer, p. Gerards, p. Kleinschmidt, p. Rosenkranz, p. Šamánek, p. Prasch, p. Magg
Los III.	P. Schulz, p. Faderl, p. Zadina, p. Strack, p. Locnikar, p. Günther, p. Stöhr, p. Novotný
Příprava provozu	p. Schwimmbeck
Poradce pro uvedení do provozu	p. Kopp

Pozn. autora: Jména uvedená v závorce jsou odborníci, kteří nepracovali u ILF.

ZALOŽENÍ SPOLEČNOSTI PRO STAVBU ROPOVODU

Myšlenka vybudovat alternativní ropovod do Československa vznikla již v době existence federativního státu. Jejím nositelem byly CHEZA Litvínov, později přejmenované na Chemopetrol, n. p., které od počátku navázaly kontakty s Kaučuk Kralupy, n. p.

V první řadě bylo nutné formalizovat postavení Chemopetrolu coby žadatele o stavbu vůči úřadům ve Spolkové zemi Bavorsko. Po zvážení všech možností byla nakonec přijata varianta o zřízení společnosti s ručením omezeným s názvem Chemopetrol Pipeline, GmbH, se sídlem v Mnichově, Trüderinger Straße 9. Zakladatelem a zřizovatelem této s. r. o. bylo Ministerstvo průmyslu a obchodu ČR zastoupené v této věci náměstkem ministra, Ing. Pavlem Brůžkem. Základní kapitál ve výši 50.000,- DM složil Chemopetrol Litvínov, jemuž nově vzniklá společnost věcně podléhala. Jednateli nové společnosti byli jmenováni Ing. Václav Volf a Ing. Ladislav Müller, kteří se projektu účastnili již od přípravných prací. Chemopetrol Pipeline, GmbH, byla založena podle německého obchodního práva. Za předmět činnosti bylo stanoveno v bodě 1. „Stavba a provoz ropovodů, zejména z jižního Německa do ČSFR, a překládacích a skladovacích zařízení a s tím souvisejících činností, včetně účasti v jiných společnostech.“ a v bodě 2. „Společnost je oprávněna účastnit se v jiných podnicích se stejným nebo podobným předmětem podnikání v libovolné právní formě, zřizovat pobočky v tuzemsku i v zahraničí a účastnit se podnikatelské činnosti, bezprostředně nebo nepřímo prospěšné pro tuto činnost.“. Notářský záznam o založení společnosti byl vyhotoven 24. dubna 1991.

Příznivou shodou okolností se podařilo pro kanceláře nové firmy najmout prostory v téže budově, v níž toho času sídlil TAL. Kanceláře, které byly vybaveny zpočátku nábytkem zapůjčeným od TAL, sloužily prozatím pouze formálně, neboť nebyly personálně obsazeny. Potřebné styky v provizorních podmínkách firmy zajišťoval jménem Chemopetrol Pipeline TAL, zejména Dr. Engert. Pro potřeby běžného peněžního styku byl u Bayerische Vereinsbank zřízen bankovní účet. Byly navázány první styky s právní kanceláří Seufert (München) a s notářstvím Manfred Asam (München). Nutný osobní styk zajišťoval Chemopetrol Litvínov služebními cestami z ČR.

Se vzrůstajícím náparem agendy bylo nutné zajistit telefonické kontakty v době nepřítomnosti jednatelů a administrativní práce alespoň v minimálním rozsahu. Ve spolupráci s firmou Man Power byla v polovině 1993 vybrána na místo sekretářky paní Gisela Schöffler. V té době ještě minimální účetní agenda a daňové poradenství byly zadány firmě Dipl.-Kfm. Dr. Werner Wurm. Účetnictví bylo touto firmou vedeno do konce roku 1994, kdy začalo být vykonáváno vlastními silami. Dobrá spolupráce s kanceláří Dr. Wurma trvá v oblasti daňového poradenství a auditu i nadále.

Paralelně s přípravou výstavby ropovodu v Německu probíhaly práce na zahájení stavby českého úseku, které prozatím řídil Chemopetrol Litvínov. Územní rozhodnutí bylo vydáno koncem roku 1991. Dne 28. srpna 1992 byla mezi Chemopetroleml Litvínov a Kaučukem Kralupy podepsána smlouva o založení akciové společnosti Chemopetrol IKL. Sídlem nové společnosti se staly pronajaté prostory Benziny v Praze 8, Trojská 8. Jako jednatelé byli do obchodního rejstříku zapsáni Ing. Břetislav Karásek a Ing. Antonín Šinágl. Kapitál v celkové výši 40 mil. Kč složily Chemopetrol Litvínov (25 mil. Kč) a Kaučuk Kralupy (15 mil. Kč). Registrace byla provedena 13. listopadu 1992. Do nově vznikající dozorčí rady byli jmenováni Ing. Neumann a Ing. Volf (Chemopetrol Litvínov), Ing. Chrást (Kaučuk Kralupy) a Ing. Fiedler (Petrotrans).

Po založení a. s. došlo k převedení Chemopetrol Pipeline, GmbH, ze svého původního zakladatele, Ministerstva průmyslu a obchodu ČR, na Chemopetrol IKL, jež se stala mateřskou společností. Vznikl zajímavý paradox, neboť dceřiná společnost byla starší než její matka, Chemopetrol IKL. Tato „nevlastní matka“ navýšila a splatila základní jmění Chemopetrol Pipeline v hodnotě jednoho milionu DM. Tato změna byla notářsky zaznamenána 2. února 1993.

Konečná verze trasy ropovodu na českém území rozhodla o stavbě centrálního tankoviště ropy (CTR) v Nelahozevsi, z čehož vyplynuly i další organizační kroky. Vládním usnesením číslo 269 ze dne 26. května 1993 zanikl bez likvidace Chemopetrol IKL. Privatizační projekt MERO IKL schválilo Ministerstvo pro správu národního majetku a privatizaci 12. července 1993. Zakládací listina byla potvrzena Fondem národního majetku ČR ke dni 23. září 1993 a k 1. říjnu 1993 vznikla privatizovaná firma MERO IKL, a. s., v majetku FNM ČR. Sídlem MERO IKL se staly prostory v budově Institutu modernizace průmyslu v Kralupech nad Vltavou, Cesta brigádníků 693. S ohledem na nepřekonatelnou překážku ve výslovnosti názvu Nelahozeves našimi německými partnery byly Kralupy i z tohoto důvodu jako sídlo vítány. Předsedou představenstva byl představenstvem zvolen Ing. Princ (FNM ČR), jeho zástupcem se stal Ing. Karásek, investičním ředitelem byl jmenován Ing. Šinágl.

Avšak ani toto nebylo konečnou organizační formou firmy. K 1. lednu 1994 došlo ke splynutí Petrotrans, a. s., a MERO IKL, a. s. Nově vzniklá společnost nesla název MERO ČR, a. s., se sídlem v Kralupech nad Vltavou. Dosavadní ředitel Petrotransu, provozovatele české části ropovodu Družba po rozpadu ČSFR, Ing. Karel Fiedler, byl jmenován generálním ředitelem. Ministerstvo pro hospodářskou soutěž ČR potvrdilo legitimitu sloučení Petrotrans a MERO IKL dne 4. února 1994.

V polovině roku 1994 došlo v Chemopetrolu Pipeline ke změně. Ing. Ladislav Müller se vzdal z důvodu odchodu do důchodu funkce jednatele a na jeho místo byl jmenován dosavadní člen představenstva MERO ČR, a. s., Ing. Antonín Šinágl, který převzal technickou agendu německé části ropovodu MERO IKL. V souvislosti s nárůstem obrátu došlo současně s tímto aktem k dalšímu navýšení základního kapitálu firmy na 15 mil. DM. Notářský zápis o výše uvedených změnách byl vyhotoven 16. června 1994.

Postupné zvyšování základního kapitálu dceřiné společnosti bylo nutné s ohledem na nárůst činnosti i z důvodu bedlivého sledování kapitálové síly jak partnery v majetkoprávním řízení, tak i oponenty z ekologických organizací a obecních rad. Vázat vysoký základní kapitál již od počátku na celé období stavby se nejevilo jako účelné. Kapitál je možné přiměřeně upravovat. Jako příklad lze uvést praxi firmy TAL, která kapitál z doby výstavby ve výši 50 mil. DM snížila v době provozu na 10 mil. DM.

Na konci této kapitoly je namístě poděkovat Ing. Ladislavu Müllerovi za jeho práci ve funkci jednatele Chemopetrol Pipeline. Za přípravu vlastního projektu a jednání s německými a ostatními zahraničními partnery mu právem patří uznání.

ČINNOST KANCELÁŘE CHEMOPETROL PIPELINE, GMBH, V MNICHOVĚ

Zvolení Mnichova za sídlo Chemopetrol Pipeline nebylo vůbec náhodné, neboť úzká spolupráce s firmami TAL a ILF a úředními místy v Mnichově byla po dobu výstavby potřebná. ILF však stále častěji urgoval příchod vedení Chemopetrol Pipeline do Mnichova kvůli nutnosti odsouhlasit celou řadu rozhodnutí. Spojení s mateřskou společností bylo v této době často neoperativní a na stavbě tankoviště ve Vohburgu a. d. Donau byla zapotřebí stálá koordinace prací s RVI a s vedením stavby ILF, s TÜV v Ingolstadtu a s LRA (Landratsamt) Pfaffenhofen.

V této době byla prosazována představa o takovém uspořádání firmy, jež vycházelo z organizačního uspořádání TAL, který byl naším vzorem. Hlavní sídlo firmy bylo v mnichovské kanceláři a ve Vohburgu měl na nově zřízeném tankovišti pracovat technický útvar. Tato forma byla v době výstavby, kdy bylo zapotřebí neustále a promptně zajišťovat kontakty s úřady, projekční kanceláři a s TAL, zajiště oprávněná.

Ve Vohburgu bylo zřízeno v roce 1995 detašované pracoviště, nejprve v pronajaté kanceláři ILF v Hohenstaufenstraße 6 a od ledna 1996 ve vlastní najaté kanceláři v Regensburger Straße, které mělo koordinovat technickou část projektu. Do funkce sekretářky ve Vohburgu byla přijata paní Andrea Mayer. Spojení mezi kanceláři v Mnichově, kam po odchodu paní Schöffler nastoupila na místo sekretářky paní Zdenka Brubacher, a pracovištěm ve Vohburgu bylo zajištěno telefonem, faxem a pravidelnými osobními schůzkami jednatelů.

Jednatelé začali v Bavorsku trvale vykonávat své funkce od poloviny roku 1994, Ing. Volf v kanceláři v Mnichově a Ing. Šinágl ve Vohburgu. Nutnou podmínkou pro jejich práci bylo zajištění povolení k pobytu. Přesto, že se na funkci jednatelů společnosti nevztahuje povinnost mít pracovní povolení, musel být Arbeitsamt (pracovní úřad) v Mnichově o této záležitosti informován. Nemilým překvapením byla povinnost jednatelů získat německé řídičské oprávnění (včetně povinného absolvování autoškoly a složení teoretické a praktické zkoušky) do jednoho roku od vydání povolení k pobytu. Na řadu zemí mimo Evropskou unii se vztahuje výjimka ohledně získání tohoto povolení bez zkoušek, pro občany ČR bohužel ne. Jednatelům bylo dále nutné zajistit ubytování, vybavit obě vzniklé kanceláře a najmout pracovníky.

S postupem času hovořily ekonomické a organizační důvody pro soustředění firmy do jednoho místa. Jednatelé navrhli vybudovat na tankovišti v rámci plánovaného rozpočtu odpovídající správní budovu, v níž by se celá firma soustředila. Celkové náklady na stavbu správní budovy včetně jejího vybavení a přestěhování obou útvarů neměly být vyšší než 3 mil. DM. Toto sloučení se nakonec ukázalo jako výhodné jak z hlediska celkového uspořádání areálu a obecného řízení firmy, tak z hlediska účelnějšího řešení kontaktů s mateřskou firmou.

Stavba správní budovy byla zadána po vyklizení staveniště tankoviště a dokončena v prosinci 1996. Ke dni 3. prosince 1996 bylo notářsky změněno sídlo firmy z Mnichova do Vohburgu a. d. Donau. V přílohách notářského zápisu je také doložena kontinuita mateřské společnosti Chemopetrol IKL a MERO ČR. Současně byla provedena změna názvu na MERO Pipeline, GmbH, se sídlem Vohburg a. d. Donau, MERO - Weg 1.

Tímto aktem bylo dosaženo návaznosti názvů dceřiné a mateřské společnosti. Toto sladění názvů mohlo být teoreticky provedeno již dříve. Důvodem odkladů s provedením změny až na dobu po skončení stavební činnosti byla naše snaha nekomplikovat zpracování stavebních a provozních povolení a nevyvolávat pochybnosti jak v majetkoprávním řízení, tak i v ne vždy přátelsky nám nakloněnému tisku.

V průběhu prosince 1996 se do nové správní budovy ve Vohburgu přestěhoval technický útvar z budovy pronajaté v Regensburger Straße. Na počátku ledna následujícího roku se trvale přemístila také kancelář z Mnichova.

K 31. červenci 1997 svou práci ve funkci jednatele MERO Pipeline ukončil v souvislosti s odchodem do důchodu Ing. Václav Volf. Na jeho místo nastoupil zástupce generálního ředitele a ekonomický ředitel mateřské společnosti, Ing. Václav Franc. Notářské ověření této změny bylo provedeno 3. června 1997. Současně došlo k rozšíření předmětu činnosti firmy o provozování telekomunikačních sítí, obchodní poskytování telekomunikačních služeb a účast v podobných společnostech v tuzemsku i v zahraničí.

FINANCOVÁNÍ ROPOVODU MERO IKL

Financování ropovodu bylo jednou z nejsložitějších otázek celého projektu. Zatímco v technickém a organizačním řešení bylo poměrně brzy vše vyjasněno, nejasnosti ve financování vyvolávaly dlouho pochyby o tom, zda se projekt uskuteční. Otázka financování zahrnovala dvě oblasti - zajištění prostředků na výstavbu a určení tarifu za provoz po uvedení ropovodu do provozu.

Podle počátečního odhadu byly celkové náklady vyčísleny na 700 mil. DM, z toho jedna polovina v domácí měně při odpovídajícím kurzu a druhá polovina v měně volné. Po stanovení tohoto kvalifikovaného odhadu bylo zřejmé, že tato částka nemůže být v plné výši hrazena pouze z rozpočtů rafinerií, ale že bude nutné hledat prostředky v bankovních úvěrech nebo ve státním rozpočtu.

První kontakty byly jako s možnými financovateli navázány s Československou obchodní bankou v Praze a s Investiční bankou v Praze. Výsledky těchto jednání však vyústily v naprostou bezradnost. Konkrétní výsledky nepřinesly ani přímé kontakty s expoziturami některých zahraničních bank v Česku (Dresdner Bank, Hypobank, Schweizerische Bankgesellschaft).

Přísliby financovat výstavbu přicházely snad jen ze stran překupnických firem, které za udělení exkluzivních kontraktů na dodávky ropy slibovaly ničím nepodložené financování stavby ropovodu. Na první pohled přitažlivé podmínky, za nichž bylo možné získat dolarový úvěr, měly v pozadí praní špinavých peněz. A nabídky mezinárodních šíbrů na obstarání financování požadovaly na oplátku státní záruky České republiky. Tyto návrhy však byly naprosto nepřijatelné.

V roce 1992 došlo k obnovení jednání s ČSOB. Nakonec byla uzavřena mezi ČSOB a Chemopetroleml IKL dohoda o aranžování úvěrové části financování. Tato dohoda však vůbec neznamenala příliv hotovostních peněžních prostředků na krytí nutných okamžitých nákladů. Výdaje spojené s přípravou projektu mezitím tedy financovaly akciové společnosti Chemopetrol Litvínov a Kaučuk Kralupy. Tyto úhrady postupně dosáhly částky 1,347 mld. Kč. Další nutné prostředky si Chemopetrol IKL zajišťoval sám krátkodobými překlenovacími úvěry.

Významným krokem pro udržení tempa prací na projektu bylo přijetí usnesení vlády ČR č. 269 z 26. května 1993, kterým byla určena struktura zdrojů financování ropovodu MERO IKL:

Zdroje financování rafineriemi	1.347 mil. Kč
Financování ze státního rozpočtu	430 mil. Kč
Kapitálová účast FNM ČR	7.794 mil. Kč
Financování úvěrem	6.684 mil. Kč

Celkem	16.255 mil. Kč
--------	----------------

Podstatný byl příliv peněz z FNM a platby ze státního rozpočtu přes Správu státních hmotných rezerv.

ČSOB jako aranžér úvěrové části financování měla snahu do jednání zapojit také zahraniční banky. Za tímto účelem bylo svoláno prezentační jednání, které se uskutečnilo v budově Konsolidační banky v Praze. Účast na této akci byla poměrně značná (přítomni byli zástupci asi 25 bank) ale i přes obsáhlý informační materiál, který ČSOB připravila, byla stanoviska zástupců bank zdrženlivá a vyčkávací. Jejich postoj byl však celkem pochopitelný, neboť do této chvíle nebylo rozhodnuto ani o povolenacím řízení v Bavorsku, ani o osudu českých rafinerií. Pouze zdvořilý zájem projevil dvě mnichovské banky - Bayerische Vereinsbank a Landesbank, jejíž předseda Dr. Neubauer byl předsedou spolku sudetských Němců.

Po zmapování zájmu zahraničních bank se ČSOB soustředila na jednání o úvěrech s European Investment Bank (EIB), kterou v Praze zastupoval pan Vrla. Pan Vrla již v letech 1990-1991 udržoval kontakty přímo s CHEZA, ale k bližší spolupráci nedošlo. Oživení jednání bylo nastartováno v říjnu 1994 na schůzce MERO ČR, a. s., a ČSOB s představiteli EIB a konsorcia IOC, jež se ucházelo o privatizaci českých rafinerií. Přestože ani tato schůzka nepřinesla konkrétní závěry, zajímavá byla jak z pohledu financování výstavby, tak financování provozu. Co však na jednání zaznělo zřetelně, byla ochota EIB úvěrovat ropovod MERO IKL za podmínky vstupu IOC do českých rafinerií. IOC bylo v této době tvořeno společnostmi AGIP, CONOCO, SHELL a TOTAL, který později odstoupil. Konsorcium IOC bylo k účasti v privatizaci vybráno vládou ČR dne 28. září 1994.

Příspěvek IOC na výstavbu ropovodu zněl podle jejich nabídky na 100-150 mil. USD. Tato částka však podle vládního usnesení č. 269 pokrývala potřebný úvěr na výstavbu pouze z poloviny.

V této souvislosti měla být také vyřešena tarifní sazba na tunu přepravované ropy. Celkové množství přepravované ropy pro české rafinerie oběma ropovody (celkové množství nebylo možné rozdělit mezi ropovod Družba a MERO IKL, a proto bylo přijato řešení ve formě konsolidovaného tarifu pro oba ropovody dohromady) odhadla IOC ve výši 6-7,5 mil. tun ročně. Zatímco IOC navrhovala tarif 7,70 DM za tunu, představa MERO ČR, a. s., byla 12,33 DM za tunu za úsek MERO IKL nebo českou část Družby.

Počátkem roku 1995 byla jednání s EIB završena smlouvou o poskytnutí úvěru ve výši 120 mil. ECU. Zárukou pro dlouhodobý rozvoj českých rafinerií byl vstup IOC do této oblasti průmyslu. Smlouva mezi EIB a MERO ČR, a. s., předpokládala uzavření dlouhodobých smluv o přepravě ropy na 15 let a státní záruku za poskytnutý úvěr. S pobočkou EIB v Mnichově bylo sjednáno poskytnutí alikvótní části úvěru v DM dceřině společnosti Chemopetrol Pipeline, která byla určena na krytí nákladů stavby v Bavorsku.

K realizaci této dohody však nikdy nedošlo a dojít nemohlo. Jednání s EIB ztroskotala na otázce státní záruky v souvislosti s podmínkou účasti IOC v rafineriích. Plnění státní záruky by totiž nebylo v rukou českých subjektů, nýbrž zahraničního konsorcia.

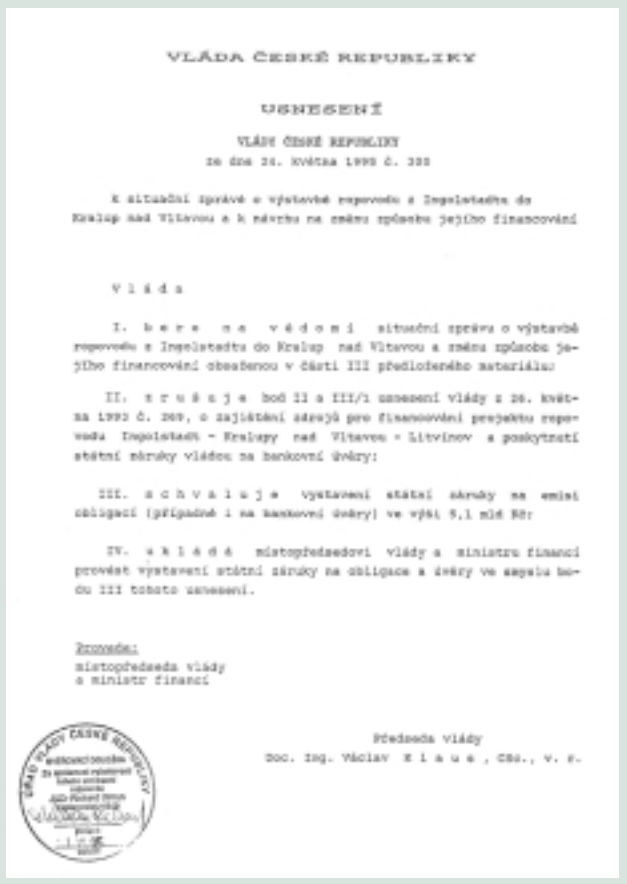
Stejně neúspěšně vyznělo jednání s World Bank, které proběhlo v Litvínově. Nesplnitelnou podmínkou této banky bylo vypsání tendrů v celosvětovém rozsahu, což by si vyžádalo přípravu stavby v délce 5-7 let.

Ve snaze řešit financování stavby bylo na základě zprávy o výstavbě ropovodu MERO IKL přijato vládou ČR usnesení číslo 300 ze dne 24. května 1995, které upřesnilo způsob financování projektu a jímž bylo změněno usnesení č. 269 takto:

Vlastní zdroje rafinerií	1.347 mil. Kč
Příspěvek ze státního rozpočtu na strategické zásoby ropy	430 mil. Kč
Kapitálová účast FNM ČR	7.794 mil. Kč
Úvěr - obligace	2.500 mil. Kč
Vlastní zdroje MERO ČR, a. s.	700 mil. Kč

Celkem 12.771 mil. Kč

Původní rozpočet byl snížen o 3.484 mil. Kč s tím, že první náplň ropy v ropovodu v ceně cca 1.200 mil. Kč nakoupí z vlastních zdrojů tuzemské rafinerie.



Kopie usnesení vlády ČR ze dne 24. května 1995 č. 300.

smyslu, že se dosud nesetkal s projektem v tak pokročilém stavu a s tak otevřeným financováním. Patrně srovnával projekt MERO IKL s financováním ropovodu TAL. V této oblasti však bylo srovnávání téměř nesrovnatelné, neboť TAL byl financován v naprosto odlišných cenách a v USD při tehdejšímu kurzu 4,80 DM/USD.

Do skutečné emise obligací však bylo ještě poměrně daleko. Zajištění potřebných prostředků bylo proto řešeno devizovým revolvingovým úvěrem ve výši cca 147 mil. DM, a to na dobu od července 1995 do března 1996, a zároveň směnečným financováním ve výši 1,2 mld. Kč na dobu od 1. do 15. dubna 1996.

Pro doplnění reálného stavu finanční situace MERO ČR, a. s., v té době je třeba uvést, že od roku 1993 k datu vydání vládního usnesení č. 300 bylo ve prospěch MERO postupně převedeno z FNM ČR a pro financování použito téměř 8 mld. Kč, takže a. s. MERO a její dceřiná společnost své závazky vůči dodavatelům pokrývaly.

Podle znění vládního usnesení č. 300 garantovala vláda ČR vystavení emisí, resp. bankovní úvěry, v cel-

Po neúspěšném zaranžování úvěrů ČSOB byla počátkem roku 1996 udělena plná moc České spořitelně, a. s. Ta vyřizovala žádost o vydání obligací emitentem MERO ČR, a. s., ve výši 2.000 mil. Kč. V souvislosti s touto ojedinělou akcí zajistilo MERO mnoho podkladů a audit hospodářské situace firmy. Jednání byla úspěšná a Ministerstvo financí ČR vydalo dne 21. března 1996 povolení k vydání emise veřejně obchodovatelných dluhopisů na doručitele ve výši 2 mld. Kč s pevnou úrokovou sazbou 10,3%, splatných za 15 let. Tento den byl velice důležitý z hlediska financování ropovodu MERO IKL.

Stavební povolení pro vybudování tankoviště ve Vohburgu bylo vydáno v únoru 1995, vydání stavebního povolení pro liniovou část v Bavorsku se očekávalo v polovině téhož roku. Práce na tankovišti v Nelahozevsi a na české liniové části probíhaly již od roku 1994. A přesto stále nebylo zabezpečeno financování stavby, ačkoliv bylo nutné zajišťovat stavební práce, dodávky materiálu a platit zálohy. Dr. Pansegrau se vyjádřil v tom

kové hodnotě až 5.100 mil. Kč, což s kapitálovým podílem FNM ČR ve výši 7.794 mil. Kč dohromady činilo 12.800 mil. Kč. Konečná struktura financování stavby ropovodu MERO IKL vypadala následovně:

Vlastní zdroje rafinerií	1.347,0 mil. Kč
Příspěvek ze státního rozpočtu na strategické zásoby ropy	408,0 mil. Kč
Účast FNM ČR	7.794,0 mil. Kč
Obligace / úvěry	2.000,0 mil. Kč
Zdroje MERO ČR, a. s.	766,0 mil. Kč
<hr/>	
Celkem	12.315,0 mil. Kč

V porovnání se způsobem financování projektu dle usnesení vlády č. 269 došlo k úspoře 456 mil. Kč.



Kopie dluhopisu MERO ČR, a. s., splatného v roce 2011.

ZAJIŠTĚNÍ FINANCOVÁNÍ

CHEMOPETROL PIPELINE, GMBH

Chemopetrol Pipeline byl v oblasti financování naprosto závislý na prostředcích, které byly pro jeho potřeby zajišťovány v České republice a posléze poukazovány do Mnichova. Devizovou stránku zajišťoval Chemopetrol IKL. Před vznikem a. s. Chemopetrol IKL prováděl úhrady Chemopetrol Litvínov na základě vystavených faktur ad hoc. Tato fakturace se z větší části týkala přípravy projektu.

Po ustavení Chemopetrolu IKL byla pro potřeby Chemopetrolu Pipeline zřízena dvě konta u Bayerische Vereinsbank v Mnichově, která byla podle požadavků dceřiné společnosti dotována mateřskou firmou převody z ČR. Na „hlavním“ kontě byly evidovány úhrady za dodávky a výkony v souvislosti s výstavbou a režii firmy. Druhé konto sloužilo k vyplácení úhrad za majetkoprávní zajištění pozemkového řízení a úhrad za koupi náhradních pozemků.

Požadavky na dotace předkládali jednatelé každý měsíc podle zpracovaného přehledu očekávaných plateb. Tyto odhady nebyly vždy dokonalé; k odchylkám docházelo jak u plateb předem (zálohové platby), tak u plateb za materiální dodávky. Faktury za materiální dodávky byly propláceny až po provedené logické a početní kontrole ILF a odsouhlasení technickým úsekem Chemopetrol Pipeline. Stejným způsobem byly kontrolovány úhrady za výkony. Režijní výdaje byly odsouhlasovány mnichovskou kanceláří a k větším položkám dávala souhlas předem Praha, později mateřská společnost. Placení probíhalo téměř výhradně bankovním převodem.

Proplácení náhrad za služebnosti neprobíhalo vždy podle předem daného plánu, protože je nebylo možné z objektivních příčin přesně určit. Úhrady za služebnosti byly prováděny po předložení písemné dohody s majitelem pozemku a potvrzení o zapsání služebnosti do pozemkových knih u notáře. A sedláci, ačkoliv byli finančně motivováni příplatkem k zajištění této registrace do 14 dnů, ji prováděli ve svém volném čase, kterého v době polních prací neměli mnoho. Po notářském ověření změny byl majitelům předložen bankovní šek. Tato forma byla totiž pro většinu majitelů pozemků nejpříjemnější. Tento způsob nám však při následných kontrolách činil nemalé potíže, neboť se stávalo, že šeky byly bance předkládány k proplacení i s několika měsíčním zpožděním.

Na celkových nákladech trasy ropovodu MERO IKL se bavorská část podílela z cca 52 %. Přesný výpočet je otázkou pohybů kurzu Kč vůči DM.

Liniová část spotřebovala 77,5 %, zatímco na tankovišti Vohburg bylo vynaloženo 22,5 % z celkových nákladů. Největšími kontrakty byly smlouvy na stavbu liniové části ropovodu (27 % celkových nákladů) a kontrakt na potrubí (12,5 % celkových nákladů). Náklady na přípravu a zabezpečení stavby spotřebovaly 29 % z celkových nákladů. Tento procentuální podíl je větší než na českém úseku, což je dáno podstatně jinou formou spolupráce s projekční kanceláří. Stavební činnost se na celkových nákladech podílela 48 % a technologické zařízení si vyžádalo 23 % nákladů, což je oproti české části ropovodu výrazně méně. Majetkoprávní řízení, tj. služebnosti a náhrady majitelům pozemků, si v Bavorsku vyžádaly 6 % celkových nákladů.

Původní rozpočet bavorské části ropovodu MERO IKL z ledna 1994 byl stanoven na 415 mil. DM. Poověrkách rozpočtu se jej koncem roku 1995 podařilo snížit na 358 mil. DM. Tato celková částka byla dodržena. V rámci sníženého rozpočtu byla mimo plánovaný projekt postavena správní budova dceřiné společnosti Chemopetrol Pipeline ve Vohburgu, která si vyžádala asi 3 mil. DM.

Dodržení finančních závazků bylo pro Chemopetrol Pipeline velmi citlivou a prestižní záležitostí, která pomáhala utvářet obraz o této společnosti na veřejnosti.

Při zajišťování prostředků a metodice jejich sledování byla spolupráce s mateřskou společností velmi účinná a dobrá. Ekonomický úsek MERO ČR, a. s., se velmi aktivně podílel na úspěšném dokončení pro-

jektu. Financování Chemopetrolu Pipeline jako samostatné účetní jednotky bylo upraveno dohodou mezi Chemopetrolelem IKL a Chemopetrolelem Pipeline z 1. dubna 1993, kterou 15. srpna 1994 nahradila dohoda mezi MERO ČR a Chemopetrolelem Pipeline. Tyto oboustranné dohody upravují jak cíle, tak i povinnosti obou stran při financování. Předmět dohody tkvěl v tom, že prostředky určené pro projekt byly kryty jednak ze základního kapitálu Chemopetrol Pipeline, jednak z dlouhodobé půjčky, kterou Chemopetrolu Pipeline poskytla mateřská společnost. Tato půjčka byla poskytována po dobu výstavby v měsíčních splátkách a ve formě finanční zálohy na budoucí tarif a podle dohody s TAL sloužila na úhradu nákladů výstavby dvou tanků v Terstu. Zúčtování půjčky bylo rozvrženo do 10 let. Bezúročné splátky ve výši 1/120 celkové sumy jsou součástí měsíčních faktur za dopravu ropy z Vohburgu do Nelahozevsi.

Dopravní tarif je stanoven formou dodatků k dohodě z 15. srpna 1994, jichž je celkem 7. Tarif, na jehož základě je prováděna měsíční fakturace, vychází z konsolidovaného tarifu a z množství přepravené ropy v dané době.

FORMA SPOLUPRÁCE MEZI MERO ČR, A. S. A CHEMOPETROL PIPELINE, GMBH

Povinnosti jednatele společnosti s ručením omezeným (GmbH - Gesellschaft mit beschränkter Haftung) se podle německého práva řídí zákonem o společnosti s ručením omezeným a obchodním zákoníkem. Celá řada dalších ustanovení je obsažena v občanském zákoníku, trestním řádu, předpisech o konkurzu a vyrovnání, v předpisech o daních a o sociálních nařízeních. Bavorsko je právním státem, a proto musí být všechny tyto předpisy a nařízení dodržovány.

Jako nejvyšší instance stojí nad jednatelem společník. Na jeho rozhodnutí závisí postavení jednatele. Společník může jednatele v jeho pravomocích, které jsou výlučně vnitřní záležitostí a platí tedy směrem dovnitř do firmy, omezit, jeho pravomoci rozšířit nebo je převést na sebe. Směrem ven vůči třetí osobě však pravomoci jednatele omezit nelze, z čehož plyne jeho odpovědnost v této oblasti vždy a v plném rozsahu. Odpovědnost jednatele vůči společníkovi je dána buď zákonem o společnosti s ručením omezeným, doplněným eventuálně pracovní smlouvou, nebo usnesením společníků. Forma smlouvy, kterou s jednatelem společník uzavírá, může být jak ústní, tak i písemná, která je v praxi z objektivních důvodů upřednostňována a doporučována. Partnerem v písemné smlouvě je buď společník, nebo shromáždění společníků. Ve smlouvě mohou být uvedena i konkrétní ustanovení o výpovědi, odměňování, vnitřních omezeních atd.

Jednatel není povinen řídit se pracovněprávním kodexem; neplatí pro něj ustanovení o pracovní době, výpovědních důvodech, ochranných lhůtách či souhrny podnikových předpisů apod. Jednatel podléhá výhradně občanskoprávní předpisům a řádnému soudu. Překročení pravomocí jednatelem je pro firmu závazné, i když jednatel může být vystaven odpovědnosti za způsobené škody. Za škody ručí společníkům, vůči věřitelům firmy však nemá žádné závazky.

Postavení jednatele ve firmě je postavením principála, nikoliv řadového zaměstnance. Vždy je povinen vystupovat jménem společnosti. Společníku odpovídá za výsledky společnosti. Ačkoliv je vůči společníku v podřízeném postavení, jeho rozhodnutí, pokud nejsou vnitřně omezena a neodporují-li zákonům, jsou autonomní. Jeho příjmy nepodléhají případné exekuci na firmu nebo konkurzním nárokům. V případě konkurzní podstaty nemá nárok na přednostní pořadí ve vypořádání pohledávky společnosti vůči své osobě.

Při registraci firmy bývá zpravidla ve společenské smlouvě určeno, zda zastupuje firmu jednatel samostatně, nebo zastupuje-li společnost jednatelů více společně.

Hlavními povinnostmi jednatele jsou:

- vykonávat svou funkci s péčí řádného hospodáře,
- každý rok předkládat rejstříku jména společníků,
- roční závěrku provést nejpozději do 3 měsíců po skončení kalendářního roku a při dodržení auditorské povinnosti ji předložit společníkům, kteří mu udělují absolutorium,
- odsouhlasenou závěrku předat do 9 měsíců do firemního rejstříku v souladu s předpisy,
- svolávat schůzi společníků, kdykoliv je to v jejich zájmu nebo nastane-li situace, že je prohospodařena polovina kmenového (základního) jmění,
- vyhlásit konkurz nejpozději do 3 týdnů po vzniku platební neschopnosti,
- nahradit všechny platby provedené po zjištění platební neschopnosti nebo při předlužení.

Jednatel je povinen řádně platit daň z příjmů. Daňový úřad zkoumá přiměřenost jeho příjmů a daňové příznání. Zákon o společnosti s ručením omezeným připouští také tzv. neplaceného jednatele.

Provizorní řešení, při němž byla nezbytná činnost obou jednatelů zajišťována služebními cestami, telefonicky nebo prostřednictvím faxu z České republiky, se s nárůstem agendy stalo nevyhovující. Od druhé poloviny roku 1993 začal ILF stále intenzivněji naléhat na stálou přítomnost jednatelů v Bavorsku. Tato důraznost byla opřena jak o potřebu zkrácení rozhodovacího procesu, tak i o potřebu osobní účasti zástupce investora při operativních jednáních s úřady a obchodními partnery.

Trvale začali jednatelé po vyřízení všech nezbytných formalit působit v Bavorsku od poloviny roku 1994. Spolupráce s Prahou byla zajišťována telekomunikačními prostředky. Pravidelně ve dvoutýdenních intervalech se jednatelé účastnili porad vedení mateřské společnosti v Kralupech nad Vltavou. Zde předkládali ke schválení závazná rozhodnutí.

Důležitá spolupráce s ILF a Chemoprojektem probíhala formou technicko-organizačních koordinačních porad, které se konaly zpravidla jednou měsíčně, střídavě v SRN a v ČR. Podle potřeby se realizovala individuální služební jednání v obou zemích.

Činnost firmy byla kontrolována dvakrát až třikrát do roka na zasedáních společníka, tzv. *Gesellschaftersitzung*. Součástí kontroly MERO ČR nad svou „dcerou“ byl opakovaně prováděný ekonomický audit a kontrola účetnictví.

Na každoročním výročním zasedání byly projednávány výsledky jednatelů za uplynulý rok a udělována absolutoria jednatelům na následující kalendářní rok. Výsledky Chemopetrolu Pipeline, jež odrážejí dobrou úroveň spolupráce s mateřskou firmou, jsou následující:

- vybudování funkčního ropovodu MERO IKL na vysoké technické úrovni,
- dodržení termínu výstavby,
- dodržení finančního rozpočtu,
- vybudování efektivní organizace firmy pro provozování ropovodu,
- získání odpovídajícího postavení jak firmy MERO Pipeline, GmbH, tak i MERO ČR, a. s., u bavorských správních míst a obchodních partnerů v SRN a v ČR.

Uzavírání smluv na dodávky a výkony se provádělo pro každý úsek trasy zvlášť jménem příslušného investora. Smlouvy pro bavorskou část ropovodu uzavíral Chemopetrol Pipeline, pro tuzemskou část MERO ČR. Kontraktace byla prováděna formou tendrů na základě technických podkladů zpracovaných firmami ILF a Chemoprojekt. Nabídky do tendrů byly poptávány u firem, u nichž byl reálný předpoklad, že budou schopny se prokázat potřebnými referencemi v oblasti technické způsobilosti.

V MERO ČR byly vytvořeny pro kontrolu splnění podmínek (zejm. technických) tendrů odborné komise, jejichž úkolem bylo podle předem stanovených kritérií zhodnotit jednotlivé uchazeče a navrhnout vítěze tendru. V případě velmi důležitých a složitých dodávek prověřovali specialisté technickou způsobilost dodavatele v terénu. V odborných komisích pracovali jak zaměstnanci MERO, tak i zaměstnanci externích firem na základě mandátních smluv. Především se jednalo o pracovníky z obou českých rafinerií a ČEPRO. Jednání komisí se účastnili také pracovníci ILF (v případě řešení dodávek pro Bavorsko) a Technoexport Praha, jež zpracovával obchodní část dodávek pro ČR. Úkol komise spočíval ve stanovení podmínek tendru a po získání nabídek v jejich vyhodnocení. V prvním kole nejlépe ohodnocení účastníci měli upřesnit technické parametry své nabídky a stanovit konečnou cenu.

Komise v obdobném složení pracovaly i pro Chemopetrol Pipeline. S postupem času docházelo v Německu ke stále větší koncentraci zakázek a dosud prováděná praxe se ukázala jako neoperativní. Stávající systém byl příliš časově náročný a velkou hrozbou se stávalo nezajištění dodacích lhůt. Proto bylo přijato nové řešení. Jednatelé Chemopetrolu Pipeline (po konzultaci s vedením MERO) rozhodovali ve spolupráci s ILF o udělení zakázky na základě technického a cenového zhodnocení.

U všech zakázek bylo podmínkou přidělení kontraktu dodržení technických podmínek tendru. Většina kontrakčních jednání probíhala ve fázi hospodářské konjunktury. Ta nízkými cenami dodávek a výkonů vytvářela trh kupujícího, proto byly nákupy vesměs realizovány za velmi výhodné ceny.

Chemopetrol Pipeline měl snahu zapojit podle možností do tendrů pro bavorskou část ropovodu také české firmy. Zkušenosti však byly skličující. Vedle nedostatečného zájmu o účast v tendru byly ceny přehnaně vysoké a nabídky nedostatečně technicky zpracované. Přestože MERO zahájilo včas jednání s místními úřady o možnosti přechodného vstupu českých firem do Bavorska, patrně z nedostatku zkušeností si české firmy nedokázaly zajistit potřebná pracovní povolení. S odstupem času je nutno přiznat, že s podmínkami, které práce v Bavorsku doprovázely, by se tuzemské firmy pravděpodobně jen stěží vyrovnávaly. Čest českým dodavatelům zachránila pouze firma MSA Dolní Benešov, která při dodržení všech podmínek smlouvy dodala pro tankoviště Vohburg šoupátkové armatury v prvotřídní kvalitě.

Agenda dodávek byla v souladu s kontraktem s ILF zpracovávána jeho útvarem pod vedením pana G. Siemera, který nastoupil později jako vedoucí obchodního úseku do Chemopetrolu Pipeline. Po našem převzetí agendy dodávek od ILF byla tedy kontinuita prací zachována.

S uspokojením lze konstatovat, že kontraktace pro dodávky na bavorskou část ropovodu proběhly hladce a bez větších problémů. Zájem o účast na tendrech byl tak obrovský, že nabídky shromažďované u ILF zabraly jednu velkou místnost. Na vyhodnocení takového množství nabídek muselo být vynaloženo mimořádné pracovní úsilí. Cenová úroveň s ostatními srovnatelnými projekty vyzněla v náš prospěch. Pozdější nepříznivé realizační podmínky však přivedly dodavatele stavebních prací až na pokraj ztrátovosti.

Včasné krytí finančních potřeb bylo díky dobré spolupráci s ekonomickým úsekem MERO i přes problémy, jež musela mateřská společnost řešit, zajištěno. Po celou dobu realizace projektu se Chemopetrol Pipeline dostal do minusového salda na přechodnou dobu několika málo dnů pouze dvakrát.

SPOLUPRÁCE S FIRMOU TAL, MNICHOV

V jednotlivých zemích je ropovod TAL spravován národními společnostmi. Jejich kapitálová účast je různá a řídí se zájmy v daných státech. TAL tvoří celkem 11 společníků. Německá pobočka TAL, Deutsche Transalpine Ölleitung, je pověřena řízením a koordinací italského, rakouského a německého úseku a agendami, které mají vztah k funkci a správě ropovodu jako celku.

Spolupráce firmy TAL a českých partnerů byla navázána již v roce 1990. V této době byl jednatelem Dr. G. Pansegrau, jenž dříve působil u firmy ESSO v Hamburku. V Mnichově se stal velmi významnou osobností bavorského petrolejářského průmyslu nejen díky svým dobrým vztahům s vládními kruhy v této spolkové republice. Do důchodu odešel v roce 1998 a na jeho místo byl jmenován p. Menzel, dosavadní ředitel rafinerie ESSO v Ingolstadtu. Pomoc Dr. Pansegraua pro přijetí našeho projektu v Bavorsku byla nevyčísitelná.

Po jednáních na ministerstvu průmyslu a obchodu byl 10. dubna 1992 podepsán soubor kontraktů, z něhož vycházela spolupráce mezi TAL a MERO nejen v období přípravné fáze projektu, ale i při realizaci stavby a provozování ropovodu. Tyto kontrakty podepsali zástupci TAL (Dr. Pansegrau a p. Ebberg) a zástupci české strany (Ing. Hlavnička z MPO ČR, Ing. Holada z CHEZA Litvínov a Ing. Nevosad z Kaučuku Kralupy).

V souladu s dalším vývojem byly tyto kontrakty dne 1. ledna 1994 cedovány na Chemopetrol Pipeline do Mnichova.

Soubor kontraktů obsahoval:

Rámcový kontrakt Mantelvertrag

Tato smlouva obsahovala souhlas TAL s napojením ropovodu MERO IKL. Současně vymezoval rozsah spolupráce v oblasti poskytování služeb (tzv. Dienstleistungsvertrag), v oblasti přepravy ropy a úhrady za ní (tzv. Durchsatz- und Finanzierungsvertrag) a v oblasti řízení provozu (tzv. Betriebsführungsvertrag).

První dva dílčí kontrakty (Dienstleistungsvertrag a Durchsatz- und Finanzierungsvertrag) byly podepsány 10. dubna 1992. Plnění posledního kontraktu vycházelo z předpokladu, že TAL převezme část řízení provozu ropovodu. Vzhledem k zásadní změně koncepce, z níž vyplynulo umístění tankoviště do Vohburgu, k realizaci tohoto řešení nedošlo a kontrakt proto podepsán nikdy nebyl.

Kontrakt o přepravě a financování Durchsatz- und Finanzierungsvertrag

Tento kontrakt byl velmi důležitý, neboť upravil technologii převzetí tankerů a ropy v Terstu až do tankoviště SIOT (tankoviště TAL v Itálii), skladování ropy a její přepravu do Vohburgu. Další oblastí, již kontrakt upravoval, byly přepravní podmínky mezi TAL a MERO IKL. Dohoda stanovila stejné tarify pro dodávky ropy jak pro Chemopetrol Pipeline, tak i pro ostatní rafinerie v oblasti Ingolstadtu, resp. Neustadtu. Vzhledem ke kontrahované podmínce TAL o možnosti změny tarifu po 10 letech na základě kontroly tarifu si nechal Chemopetrol Pipeline písemně doložit, že zásada stejné výše tarifu se na něj bude vztahovat i po uplynutí 10 let.

V kontraktu se česká strana zavázala, že v případě potřeby umožní společníkům firmy TAL a jejich přepravcům dodávky ropy svým zařízení. Tato doložka byla zatím prakticky uplatněna v jediném momentě, kdy dal Chemopetrol Pipeline souhlas k technické úpravě pro možné napojení rafinerie v Neustadtu na ropovod MERO IKL. V pozadí této akce byly úvahy firmy ERN o využití ropovodu CEL. Uskutečněním těchto technických úprav byla zajištěna možnost obráceného chodu ropovodu MERO IKL.

Kontrakt stanovil maximální množství přepravované ropy na 10 mil. tun ročně s eventuální možností navýšení až na 15 mil. tun za rok. Důležitou podmínkou, jež platí pro všechny účastníky přepravy ropovodem TAL, jsou tzv. nominace přepravované ropy na 18 měsíců dopředu. Při neodebrání nominovaného množství o více než 10 % platí zásada „take or pay”.

Pokud se jednalo o tankovou kapacitu v Terstu, bylo sjednáno, že veškerá nutná úprava technických parametrů ropovodu TAL půjde k tíži Chemopetrol Pipeline. V této souvislosti nám TAL nabídl dvě možnosti řešení. V první variantě TAL navrhoval ve své režii výstavbu dvou nádrží o jednotlivé kapacitě 80.000 m³ s tím, že přepravní tarif bude pro MERO IKL o 1,00 DM na tunu vyšší než pro ostatní odběratele. Druhá možnost předpokládala uhrazení nákladů na výstavbu nádrží ve výši 34 mil. DM s tím, že tarif by pak zůstal pro MERO IKL na téže úrovni jako pro ostatní společnosti TAL.

Při rozhodování byly do úvahy brány tehdejší předpoklady odběrů ropovodem MERO IKL, a proto se rozhodnutí přiklonilo k druhé alternativě. Současnost však bohužel jednoznačně nepotvrzuje správnost tohoto rozhodnutí. Skutečností však nadále zůstává, že tarifní rozdíl byl v té době počítán na přepravu 10 mil. tun ropy ročně a při nižším množství by musel být logicky stanoven výše. V námi uskutečněném řešení jsou nádrže v majetku TAL a námi uhrazené náklady jsou součástí celkových investičních nákladů a odpisů.

Kontrakt o poskytnutí služeb (Dienstleistungsvertrag)

Tato dohoda zahrnovala výčet široké palety činností, při nichž bylo možné se za úplatu obracet na odborné útvary TAL. Ve většině případů šlo o nezbytné právní porady v souvislosti s povolovacím a majetkovoprávním řízením, včetně vyvlastňování a pojištění, a s přípravou provozu.

Z výše uvedeného vyplývá, že nejdůležitějším kontraktem byl kontrakt o přepravě a financování. Na jeho základě se dosud odvíjí veškerá obchodní činnost, tj. nominace, scheduling, přeprava a fakturace. Dodnes (již o něco méně významná než dříve) přetrvává spolupráce v mimosmluvních záležitostech, která zahrnuje koordinaci při postupu v úředních jednáních (v otázkách ekologických, bezpečnosti provozu apod.). Neméně významná jsou pro nás členství v DGMK, evropské CONCAVE a dalších organizacích.

Spolupráci s firmou TAL můžeme zhodnotit jako velmi přínosnou a užitečnou již od prvopočátku. Hlavními partnery nám byli Dr. Pansegrau, Dr. Engert, p. Mayer, p. Kopp a mnoho dalších.

SPOLUPRÁCE

S FIRMOU RVI, VOHBURG AN DER DONAU

Rafinerie Vohburg - Ingolstadt, GmbH vznikla spojením rafinerie ve Vohburgu (BP Holding) a ERIAG v Ingolstadtu (Agip). Dnes však již nevystupuje jako samostatná firma, neboť v rámci racionalizačních změn v roce 1997 došlo k dohodě mezi společníky RVI (Agip a BP Holding) a ERN Neustadt a. d. Donau (Mobil a Ruhr Oel) o fúzi pod společným názvem Bayern Oil. Tato rafinerie je napojena na ropovod TAL a na ropovod CEL, který je dnes již mimo provoz.

Úvaha o umístění tankoviště ropovodu MERO IKL v Bavorsku zůstávala po téměř dva roky otevřená. Ačkoliv TAL technickou možnost umístění tankoviště MERO IKL v Lentingu nezavrhoval, byl si vědom obtížného obstarání pozemku v této oblasti. Jejich hypotéza se ukázala reálnou. Požadavek pana Lukasche, majitele pozemku vhodného pro stavbu, zněl kolem 120 DM/m², což bylo zcela nepřijatelné.

První myšlenka umístit tankoviště MERO IKL ve Vohburgu se přisuzuje zejména paní Kate Spink, která vystupovala jako jeden ze zájemců o privatizaci českých rafinerií v rámci BP Holdingu, který se později své účasti v konsorciu IOC vzdal. Dalším účastníkem v privatizaci rafinerií byl i Agip a ani jemu myšlenka napojení se na CEL ve Vohburgu nebyla nesympatická. Této fáze jednání se aktivně účastnili pánové Cella a Gutcharidi z pobočky Agip z Říma, paní Spink za BP a pan Winkler za Agip (Südpetrol).

Zástupci RVI byli přizváni k účasti na technických poradách Chemopetrolu s TAL a ILF. Umístění tankoviště do Vohburgu se začalo čím dál více jevit jako účelné už proto, že toto řešení by trasu zkrátilo o 10 km a ušetřilo by jeden přechod přes Dunaj. Napojení tankoviště bylo možné zajistit z již existující přípojky RVI na TAL. Další výhodou vybraného pozemku byla bariéra úniku ropných látek do okolí pomocí tzv. milánské stěny. Jednání o této otázce vyústilo v podpis Grundsatzvereinbarung, tzv. Základního ujednání ze dne 27. listopadu 1992. Podpisu se zúčastnili představitelé BP, Agip, RVI, Chemopetrol Pipeline a nedávno vzniklé Chemopetrol IKL. Ke schválení územního řízení pro novou variantu trasy, označené C4, došlo o měsíc později.

Obsahově bylo Základní ujednání značně rozsáhlé. Nejdůležitějšími body byly souhlas RVI se stavbou tankoviště ropovodu MERO IKL na svém pozemku a řešení spolupráce při zpracování podkladů pro získání stavebního povolení.

Pro účely výstavby tankoviště nabídla RVI nezastavěnou část svého areálu při hrázi řeky Paar, na níž byla asi třímetrová vrstva navážky zeminy z doby výstavby rafinerie. Tato část, ač byla zarostlá náletovými keři a stromy, byla oplocená a měla vybudovanou infrastrukturu v podobě asfaltových cest, osvětlení, požárních vedení a hlásičů. Zpočátku byl přístup na tankoviště umožněn pouze přes vrátnici RVI, ale později byl vybudován samostatný přístup z obecní komunikace kolem hráze řeky Paar.

Žádost o vydání stavebního povolení pro tankoviště ve Vohburgu měla svá specifika. Pokud by žádost podával Chemopetrol Pipeline, musel by zajistit a vypracovat široký technický audit, jenž by zahrnoval okolní objekty včetně rafinerie RVI. Tento postup však s sebou přinášel časové, věcné a finanční problémy. Výhodnější se jevílo podat žádost na rozšíření stávající rafinerie RVI s možností pozdějšího převedení do majetku Chemopetrol Pipeline. Krok tímto směrem by přenesl odpovědnost za správnost projektu a kvalitu prací na RVI. Tato zodpovědnost však vůbec nebyla na škodu, neboť RVI měl takto zájem na sledování projektu.

Touto skutečností sice nebyl ILF nijak nadšen, ale Chemopetrol Pipeline konfrontaci neodmíтал. Výsledek spolupráce byl brzy hmatatelný v podobě rychle zpracovaných podkladů a získání dílčího stavebního povolení pro tankoviště do tří měsíců od podání žádosti ke dni 28. února 1994, znějící na jméno RVI. Základní smlouva se dotýkala dalších bodů, zejména v oblasti údržby, využívání volných tanků, přístupu na staveniště RVI, přívodu elektrické energie a dalších, které se postupně zpřesňovaly.

Dne 14. dubna 1994 byla podepsána Smlouva o poradenské činnosti a poskytování služeb (Beratungs- und Dienstleistungsvertrag). Tato smlouva umožňovala využití dokumentace zařízení a provozních zkušeností RVI jak při realizaci projektu, tak při provozu tankoviště. Dále zahrnovala pomoc RVI při provádění opatření, jež vyplývaly ze stavebního povolení podle bavorského zákona o ochraně proti imisím (BlmSchG), a finanční protihodnotu za provedení těchto služeb.



Podpis smlouvy mezi Českou republikou a svobodným státem Bavorsko v prostorách foyer správní budovy RVI ve Vohburgu. 14. duben 1994.

dosud zájem předkládat společníkům další návrh na odprodej pozemků, je možné o této variantě kdykoliv v budoucnu jednat.

Část pozemku, na které jsou umístěna přívodní a výstupní potrubí MERO IKL, se Chemopetrol Pipeline pokoušel také odkoupit. Z důvodu cenových požadavků (Chemopetrol Pipeline nabízel za tuto část pozemku oprávněně nižší cenu než za parcely pro tankoviště) k tomuto nedošlo, a tak na základě uzavřené dohody o pronájmu je tento pozemek nadále ve vlastnictví RVI a dotyčné potrubí je na něm nainstalováno na základě služebností.

Důležitá ujednání přinesla Kooperační smlouva (Kooperationsvertrag). Vymezuje práva a povinnosti obou zúčastněných stran při výstavbě tankoviště, tj. zásadu platnosti stavebního řádu po dobu výstavby, ochranu objektu, ekologická opatření, do-

Spolupráce mezi RVI, ILF a Chemopetrol Pipeline byla v této době velmi intenzivní. 29. června 1994 došlo k uzavření další série Dohod o pronájmu a opci (Pacht- und Optionsvertrag) na pozemek, na němž se tankoviště ropovodu MERO IKL v Bavorsku stavělo. Dohoda počítala s odprodejem podstatné části pozemku určené pro tankoviště Chemopetrolu Pipeline a s pronájmem části pozemků témuž subjektu za účelem uložení potrubí.

Uzavřená kupní smlouva zahrnovala celkem 64.000 m² pozemku, včetně způsobu úhrady. S tímto pozemkem souviselo věcné břemeno RVI o udržování odvodňovacího příkopu v místě hranice pozemku. Tato služebnost byla po dohodě s radními města Vohburg zrušena jako bezpředmětná. Nájemné, sjednané ve smlouvě o pronájmu, je nízké, což je v souladu s možností využití pozemku ve srovnání s areálem tankoviště. Ačkoliv vedení RVI nemělo



Uzavření a podepsání další série dohod mezi Chemopetrol Pipeline a RVI ve Vohburgu. 29. červen 1994.

držování ustanovení stavebního povolení, způsob komunikování s úřady, způsob monitorování spodních vod, požární ochranu a další.

Všechna výše uvedená uspořádání se promítla do Smlouvy o sousedské spolupráci (Nachbarschaftsvertrag), jež nahradila v plném rozsahu dosavadní kontrakty mezi RVI a Chemopetroleum Pipeline z období výstavby. Do popředí postavila provozní zájmy obou stran, neboť otevřela prostor pro ekonomičtější využívání volných nádrží a upravila podmínky využívání části zařízení RVI pro účely Chemopetroleum Pipeline. Smlouva byla podepsána zástupci obou stran 26. října 1995. S platností od 1. října 1995 byla stavební a provozní povolení přepsána z RVI na Chemopetroleum Pipeline. Naše strana převzala požární ochranu, zdravotnickou službu první pomoci pro své zaměstnance, zařízení společného stravování a přístup do obou areálů v případě provozní potřeby. Ve vzájemné spolupráci zůstalo nadále monitorování spodních vod, problematika odpadních vod a řešení některých technických problémů. Tato smlouva je i v současnosti základním platným dokumentem a její význam tkví v tom, že optimalizuje provoz tankoviště a celého ropovodu.

Spolupráce s RVI byla vždy charakterizována velmi vysokou odbornou úrovní, maximální snahou o dobrou úroveň technických řešení a respektováním zájmů obou stran. Hlavními partnery z RVI byli jednatele p. Gehrcke a Löhr, technický ředitel Hagemeier, koordinátor spolupráce p. Herres, p. Finckh, p. Sievers senior, Dr. Petzel a další. Jako koordinátor na staveništi tankoviště ještě nějakou dobu pracoval p. Hagemeier. Pan Sievers sen. pomáhal při přípravě školení a zácvičku nově přijímaných operátorů v Chemopetroleum Pipeline.

Pracovníky Chemopetroleum Pipeline byla vzájemná spolupráce s RVI, podpořená dobrými vztahy, hodnocena velmi kladně. Na tuto atmosféru vzpomínají obě strany velmi rády.

POLITICKÁ STRUKTURA V BAVORSKU

Než se budeme zabývat povolovacím a schvalovacím řízením projektu MERO IKL v Bavorsku, je vhodné si pro přehlednost připomenout uspořádání organizací státní správy. Svobodný stát Bavorsko je jednou ze spolkových zemí Německa, má vlastní ústavu a vzhledem ke své velikosti také maximální počet hlasů ve Spolkové radě, v níž mají zastoupení všechny spolkové země. Spolkové vládě podléhají otázky zahraniční politiky, obrany, dopravy, financí a poštovních služeb. Ostatní záležitosti patří do kompetence zemské vlády.



Územně správní členění Svobodného státu Bavorsko.

Výkonnými orgány Spolkové republiky Bavorsko jsou:

Bayerische Staatsregierung (vláda bavorského státu)
Staatskanzlei (bavorská státní kancelář)
7 ministerstev

Územní členění Bavorské republiky:

7 Regierungsbezirke (kraje) (Oberbayern, Niederbayern, Oberpfalz, Oberfranken, Mittelfranken, Unterfranken, Schwaben)

71 Landkreise (okresy)

Gemeinden (obce), v čele je Gemeinderat (obecní rada) řízená starostou

Ropovod MERO IKL se dotkl těchto okresů:

Cham, Neustadt a. d. W., Regensburg, Swandorf (Oberpfalz)
Kelheim (Niederbayern)
Pfaffenhofen (Oberbayern)

Výstavba ropovodu proběhla ve 34 obcích.

Nejvýznamnějším partnerem MERO Pipeline byla a stále je Gemeinderat Vohburg. V čele městské rady v době výstavby stál p. Josef Hammerschmidt, současným starostou je Dipl.-Ing. Rudi Fahn.

PŘEDPISY PRO POVOLOVACÍ ŘÍZENÍ STAVBY ROPOVODU MERO IKL

Předpisy pro povolení stavby ropovodu v Bavorsku jsou v jednotlivostech odlišné od předpisů českých. Rozdíl spočívá jednak v aktivním podílu široké veřejnosti na schvalovacím procesu, jednak v právních aspektech povolovacího řízení, které se opírají o živnostenský zákon a zákon o vodách (zejména § 11 Gerätesicherheitsgesetz, § 4 a § 5 Verordnung für brennbare Flüssigkeiten, příslušné odstavce § 19 zákona o vodním hospodářství, samostatná i nesamostatná povolení dle dílčích ustanovení zákonů, ekologické posouzení podle zákona o ochraně životního prostředí a převzetí funkce stavebního povolovacího místa ministerstvem práce a sociálních věcí místo krajských povolovacích míst).

Občanská aktivita pramení z vysoce vyvinutého občanského cítění, vlastnických poměrů, vztahem k soukromému vlastnictví a politickou tradicí. Nadto je třeba připočítat nekompromisní plnění všech nařízeních a předpisů. Nárůst aktivity v této oblasti veřejného života nastává v období blížících se voleb jak celostátních, tak regionálních. Ačkoliv s projevy aktivního společenského života nelze než souhlasit, tento postoj dosti ztěžoval naše postavení při prosazování našich zájmů.

Průběh povolovacího řízení podle vodohospodářského a živnostenského zákona se skládal z několika etap, které na sebe navazovaly a zároveň se vzájemně podmiňovaly. Proto se i jejich příprava věcně a časově prolínala. Eventuální neúspěch některé dílčí části by mohl znamenat v lepším případě komplikace pro schválení celého projektu, v horším případě i naprostý kolaps.

Plánovací řízení projektu bylo zpracováno na úrovni příslušných ministerstev bavorské vlády. V průběhu řízení vyvíjely obce i odpůrci ropovodu tlak na uplatnění tzv. stanovení plánu (Planfestellungsverfahren, PV), které mají ve své pravomoci úřady zemských rad (Landratsamt).

PV je upraveno zákonem svazové správy (Bundesverwaltungsverfahrensgesetz) ze dne 25. května 1976. Tento zákon upravuje závazné řízení těch záměrů, které byly vládě předloženy a posléze v zákoně vyjmenovány, a upravuje takto vzniklé právní vztahy. Tímto PV nahrazuje veřejnoprávní a příslušná živnostenská svolení a vymezuje nároky podle občanského práva. Záměrem PV je sloužit zájmům podnikatelů a zájmům veřejným a respektovat ekologické a plánovací svrchovanosti obcí. Zavedení PV by v našem případě i přes záměrně vyvolaný negativní postoj některých oponentů stavby pravděpodobně neznamenal odmítnutí projektu. Nicméně dobu potřebnou pro vyjasnění povolení na všech 5 pokládkou ropovodu dotčených zemských správách by to značně prodloužilo. Pro náš projekt bylo podstatné, že zákon PV ve vyjmenovaném rozsahu platnosti neuvádí ropovody, a proto nebyl vynutitelný.

Schvalovací řízení pro výstavbu ropovodu MERO IKL mělo následující etapy:

1. Územní řízení (Raumordnungsverfahren, ROV)

Pro územní řízení je věcně příslušné ministerstvo pro plánování a životní prostředí Bavorska. Je institucionálním předstupněm k udělení stavebního povolení. Stanoví celkové vedení trasy, posuzuje ekologický a krajinný vliv stavby a zvažuje vhodnost z hlediska koncepčního rozvoje příslušné oblasti. Ustanovení územního řízení zavazují buď investora k respektování závěrů v dalším plánování, nebo je musí příslušné povolovací místo zahrnout do stavebního povolení.

Největší část trasy ropovodu procházela územím Oberpfalz, a proto projednáváním námi podané žádosti na územní řízení byla pověřena zemská vláda tohoto kraje. Vláda Oberpfalz zastupovala Oberbayern a Niederbayern. Do Regensburgu, sídelního města zemské vlády Oberpfalz, jsme stejně jako za dob vlády Přemyslovců jezdili žadonit o přízeň.

V původním projektu stanovená trasa A, kterou vypracovala firma ILF, byla záhy nahrazena výhodnějším návrhem trasy B. Ta vedla přibližně tímž směrem jako v první variantě, ale v podstatné části postupovala podél ropovodu MEGAL. Tuto možnost podporovaly bavorské autority. Rada obcí se ale již v této době chovala k projektu více než rezervovaně. Proti ropovodu jako takovému sice nebyly, leč proti jeho umístění ano. Hlavní nevýhodou trasy B bylo, že její velká část měla vést územím Jura Karst, které je významnou zásobárnou pitné vody. Dne 7. července 1992 byla varianta B v průběhu dramatického zasedání v Regensburgu těsným hlasováním zamítnuta.

Tento výsledek byl značným zklamáním nejen pro nás, ale také pro bavorské příznivce spolupráce s ČR. Dne 25. července 1992 zaslal ministerský předseda bavorské vlády Max Streibl dopis ministru pro plánování a životní prostředí, v němž doporučoval hledat jiné vhodné řešení vedení trasy ropovodu MERO IKL. Za necelé dva měsíce mohl Chemopetrol Pipeline díky dobré spolupráci s vládou Oberpfalz předložit nový návrh, zpracovaný firmou ILF, na vedení trasy z Vohburgu via Neu Treubling. Odtud byla trasa ve směru Roding-Rötz-Waidhaus pod označením „varianta C4“ přijata. K oficiálnímu schválení této části trasy došlo 30. prosince 1992. Bylo ale ještě nutné dorešit vedení první části trasy, tj. z Vohburgu do Neustadt a.d. Donau. Navržená trasa vedla přes oblast hájeného lesa, a to bylo pro ochránce přírody nepřijatelné. Pro všechny strany bylo nakonec přijatelné řešení vést trasu podél silnice B 16, a to bylo také přijato. Naše strana předpokládala v tomto úseku určité problémy, které se také potvrdily. Jednalo se o problematický souběh s plynovým vedením, křížování silnice a dohady s lesní správou.

Příprava územního řízení se skládala z projednávání návrhů trasy a z jejich zveřejňování na informativních shromážděních občanů. Zde museli zástupci investora obhajovat stavební záměry a zodpovídat dotazy občanů. Tato jednání byla značně bouřlivá a často bylo dobře, že čeští účastníci bavorskému nářečí příliš nerozuměli. O to více dotěrnost a někdy i hrubost odnášeli naši bavorští spolupracovníci TAL, ILF a úřadů, kteří se snažili všechny negativní ohlasy racionálně zdůvodňovat.

Námítky byly zdůvodňovány snahou o ochranu přírody a snahou majitelů o vedení trasy ropovodu co nejdale od jejich pozemků. Nepříjemným argumentem, i když zcela logickým, byl požadavek vést ropovod územím Bavorska v co nejkratší délce, a tudíž Šumavou. Tato trasa však nebyla prakticky proveditelná, neboť by vedla přes chráněná krajinná území Šumava a Český les, a to jak na české, tak i na německé straně. Navíc již byla schválena česká trasa ropovodu z Waidhausu. Začaly se také prosazovat hlasy, že projekt nepřinese Bavorsku žádný prospěch a že není nutné podporovat nadnárodní zájmy ropných koncernů. Celou situaci charakterizuje výsledek jednání o poslední variantě vedení trasy přes Horní Falc, které proběhlo ve čtyřech krajích o 24 obcích. Na úrovni krajů byly uděleny dva podmíněné souhlasy a dvě odmítnutí. Na úrovni obcí byly uděleny tři podmíněné souhlasy, devět silných výhrad a dvanáct odmítnutí.

Po promítnutí všech výhrad do stavebního povolení, které vyslovily obce, bylo možné územní řízení kladně uzavřít. K hlavním výhradám se řadilo ohrožení zásob pitné vody, omezení sídelních možností v obcích a problémy krajiny a přírody. Naproti tomu kladné rozhodnutí územního řízení ovlivnil zájem na udržení dobrých sousedských vztahů s ČR po otevření hranic a zájmem Bavorska na hospodářském rozvoji v sousední zemi. Jednou z podmínek tohoto rozvoje a oboustranně výhodné hospodářské spolupráce je zajištění energetického zásobování ropnými produkty. Jako podpůrný argument sloužil ten fakt, že ropovod je ekologicky a hospodářsky nejvýhodnější dopravní cestou, jež je z hlediska přepravy zároveň nejbezpečnější. Tento argument byl podpořen čísly, která měla podstatně vyšší váhu. Při přepravě 10 mil. tun ropy za rok by bylo nutné denně vypravit 12 vlaků o 60 tankových vagoněch nebo 1.200 silničních tankerů.

Přes schválení územního řízení bylo nutné provést v průběhu návazných povolovacích řízení ještě několik dílčích změn, které si vynutily odmítavá stanoviska obcí. Jednalo se např. o využití odstavené železnice

u obce Waidhaus, o změnu trasy v obci Bad Abbach a v úseku Wörth - Wiesent. Nicméně bylo možné v tomto momentě přikročit k další fázi, ke konkrétní projektové práci na trase a na tankovišti.

2. Stavební povolení a schválení provozu

Podle platné bavorské legislativy muselo být schvalovací řízení projektu MERO IKL z důvodu platnosti samostatných ustanovení rozděleno na dvě části, na výstavbu tankoviště včetně technologického zařízení pro provoz (čerpací stanice, velín atd.) a na výstavbu a provoz trasy ropovodu.

Stavební povolení pro tankoviště se vztahovalo pouze na okres Pfaffenhofen a bylo možné jej vyřešit v rámci jeho kompetencí. Projekt objektu tankoviště vycházel ze základní legislativní normy bavorského zákona o ochraně před imisemi. Podacím a schvalovacím místem byl LRA (tj. Landratsamt, úřad zemského rady) Pfaffenhofen, znaleckým místem byl TÜV Bayern Ingolstadt (Technischer Überwachungsverein).

Trasa ropovodu se týkala tří zemských vlád, šesti úřadů zemských rad a 36 obcí. Podléhala povolení podle živnostenského a vodohospodářského zákona, zejména pak Nařízení o hořlavých kapalinách (Verordnung für brennbare Flüssigkeiten) a příslušným ustanovením zákona o vodním hospodářství (Wasserhaushaltsgesetz). Povolovacím místem bylo státní ministerstvo práce a sociálních věcí a znaleckým místem TÜV Bayern München.

Výše jmenované předpisy tvořily rámcové normy, které musely být doplněny dalšími samostatnými i nesamostatnými povoleními a rozhodnutími. Technika byla posuzována podle směrnice o dopravě nebezpečných kapalin (Richtlinie zur Beförderung gefährlicher Flüssigkeiten), otázky bezpečnosti provozu podle BImSchG a Nařízení o poruchách (Störfall Verordnung) atd. Podrobnosti jsou uvedeny v jednotlivých stavebních a provozních povoleních.

3. Majetkoprávní řízení

Udělení stavebního a provozního povolení se nedotýká soukroměprávního vztahu. Ten musí být upraven samostatně a je možné jej řešit odkoupením pozemku, nájmem či zajištěním služebnosti, tzv. věcného břemena. Vzhledem k tomu, že úřední rozhodnutí není pro vlastníka pozemku či nemovitosti závazné, musí majetkoprávní vztah k pozemku vyřešit investor.

V případě stavby ropovodu MERO IKL na bavorském území se majetkoprávní řízení, tzv. Wegerechte, týkalo asi 1.500 majitelů či nájemců polí, luk, chmelnic, obecních pozemků, cest apod. v délce cca 178 kilometrů. Výraz Wegerechte znamená právo uložit potrubí a další zařízení na pozemku a provozovat a udržovat potrubí. Za výše jmenovaným účelem je třeba uzavřít s jednotlivými majiteli smlouvu (Gestattungsvertrag). Ve smlouvě musí být zajištěn obsah služebnosti (Dienstbarkeit), upraveno odškodnění a vstupy na pozemek za účelem měření a zkušebních vrtů, souhlas se stavbou a rozsahem provozní činnosti (Duldung) a omezení činností majitele pozemku, které spočívá ve stavebním omezení, povinnosti hlášení mimořádných událostí, omezení vyjmenovaných činností atd.

Tuto fázi projektu jsme již od počátku považovali za nejobtížnější část, neboť postoj většiny obcí i majitelů pozemků byl krajně nepřívznivý. Aktivně se také připojily různé spolky ochránců přírody a pronášely ekologické a politické námitky. Proto se hledaly cesty k usnadnění tohoto řízení. Bavorský svaz zemědělců, který jsme vyzvali ke spolupráci, však váhal, zda se má postavit proti stavbě nebo zda bude bojovat za ma-

ximální finanční náhrady. Hledala se i cesta k právnímu prosazení zatížení pozemků na trase služebnostmi. Další možností bylo dosažení vyvlastnění, ale šlo o politicky značně citlivý krok, k jehož provedení bylo zapotřebí prosazení samostatného zákona v parlamentě. Tento Maßnahmengesetz byl po dlouhé době pro ropovod MERO IKL prosazen.

PRŮBĚH UDĚLENÍ STAVEBNÍHO POVOLENÍ A POVOLENÍ K PROVOZU

Politicky byla snaha o co nejrychlejší zajištění nezávislého dopravního zdroje ropy do České republiky přijímána vesměs kladně. Při schůzkách ministra průmyslu a obchodu ČR Ing. Dlouhého s bavorskými ministry Langem, Wiesheuem, Glückem, Geuweilerem a paní Stamm byla našemu projektu vyslovena politická podpora a náš záměr byl propagován i v tiskovinách CSU. Významná byla i osobní jednání ministerských předsedů V. Klause a W. Stoibera, při nichž byl ropovod MERO IKL často zmiňován. Velmi oceňována byla předmluva k propagačnímu materiálu MERO, podepsaná tehdejším ministrem hospodářství G. Langem.

Bylo však zcela zřejmé, že vydání stavebního povolení je citlivé jak z hlediska administrativně-odborného zpracování, tak i politicky, a že proti výměru se uskuteční protesty. Příčina protestů však nevyplývala ze vztahu k České republice, ale ze snahy o politické profilování opozičních kruhů na regionální úrovni. Na státní úrovni bylo konstatováno, že Bavorsko svůj souhlas k ropovodu nespojuje se sudetskou otázkou, i když je nutné připomenout, že právě otázka odsunu sudetských Němců pro Bavorsko, patrona sudetských Němců, zůstává velmi důležitá.

Rozhodování o udělení stavebního povolení je v kompetenci Bavorského státního ministerstva práce a sociálních věcí, rodiny, žen a zdravotnictví (Bayerisches Staatsministerium für Arbeit und Sozialordnung, Familie, Frauen und Gesundheit, StMAS). Stavební povolení je vydáváno v souhrnném materiálu „Bescheid nach WHG und VbF“.

Podle ustanovení obou hlavních předpisů (WHG a VbF) musí být respektována řada dalších předpisů o stavbách, ochraně životního prostředí a o provozu.

Hlavní povolení jsou tato:

- Živnostenské povolení pro zřízení potrubního vedení podle § 11 zákona o bezpečnosti přístrojů (Gerätesicherheitsgesetz, GSG) v souvislosti s §4 a §9 předpisu o hořlavých kapalinách (VbF),
- Živnostenské povolení k provozu,
- Vodohospodářský souhlas ke zřízení podle §19 a)-f) Vodohospodářského zákona (Wasserhaushaltsgesetz, WHG),
- Vodohospodářský souhlas k provozu potrubního zařízení.

Na průběhu povolovacích procesů se podepsala jak německá důkladnost, tak i bavorská náročnost na předpisy, která si vyžádala samostatná povolení a vedlejší povolovací rozhodnutí dalších bavorských institucí. Konkrétně se jednalo o Bavorský stavební řád, Bavorský zákon o cestách, výjimky ze staveb v záplavových územích, právní ochranu památek, křížování cest a železnic atd. Velmi náročná byla plnění podle lesního zákona o mycení a podle zákona o ochraně přírody, na němž pověstná „deutsche Gründlichkeit“ nalezla své plnohodnotné uplatnění.

Komplikací při zpracování naší žádosti podle WHG a VbF bylo zkoumání ochrany přírody podle zákona Umweltverträglichkeitsprüfungsgesetz (UVPG) z 12. února 1990, jehož smyslem bylo vyhodnocení a určení vlivu projektu na „člověka, zvířata a rostliny, půdu, vodu, vzduch, klima a krajinu“. S novelizací zákona z roku 1990 neměl dosud nikdo praktické zkušenosti, a to ani schvalovací orgány. Projekt výstavby ropovodu MERO IKL byl v tomto směru pilotním projektem. A to byl jeden z důvodů, proč se vydání stavebního povolení tak protahovalo. Nepomohly ani osobní intervence ministra průmyslu ČR Ing. Dlouhého a bavorského ministra práce p. Glücka. Toto jen potvrzuje, jak obtížné se problémy s obcemi a ochránci přírody překonávaly.

Zpracováním žádosti o stavební povolení ropovodu MERO IKL byli na ministerstvu pověřeni Prof. Loch, Dr. Schug, jehož v pozdější fázi nahradil Ing. Wilhelm, Ing. Lipp a Dr. Kollmer.

Na zpracování „Bescheidu“ se podílely tyto instituce:

- Bavorské státní ministerstvo práce a sociálních věcí, rodiny, žen a zdravotnictví (StMAS),
- Bavorské státní ministerstvo vnitra (StMI) - stavební právo, silniční právo, požární ochrana, katastrofy,
- Bavorské státní ministerstvo rozvoje země a ochrany životního prostředí,
- Bavorské státní ministerstvo výživy, zemědělství a lesů (StMEL),
- Bavorské ministerstvo výchovy, kultury, umění (StMU) - ochrana památek,
- vlády Oberpfalz, Niederbayern, Oberbayern,
- 6 zemských úřadů LRA - Pfaffenhofen, Regensburg, Kelheim, Schwandorf, Cham, Neustadt a. d. W.,
- 34 obecní rady,
- Zemský úřad pro vodní hospodářství (LAW) - znalecké organizace,
- Zemský památkový úřad (LAD),
- 6 úřadů vodního hospodářství,
- 2 vrchní lesní hospodářství,
- 8 lesních úřadů,
- TÜV Bayern München (dnes TÜV Süddeutschland) - znalecké organizace,
- četní znalci v odborných otázkách.

Rozhodující podíl na vypracování „Bescheidu“ měly StMAS, StMI, StMLU, LRA, LAW a TÜV. Nejdůležitějšími kritérii při prověřování naší žádosti byly bezpečnost provozu, ekologie, souhlas obcí, ustanovení UVPG z 12. února 1990, účast veřejnosti a vyřešení majetkoprávního řízení.

Územním řízením byla stanovena pouze hrubá trasa ropovodu, a proto bylo nutné získat souhlas 34 obcí a 1.500 majitelů a nájemců pozemků se smluvním povolením služebnosti (Gestattungsvertrag über Grunddienstbarkeit). Tato jednání probíhala v podstatě po celou dobu povolovacího řízení a vlastní stavby a byla hlavním důvodem, proč konečná podoba trasy je tak klikatá. Aby práce na podání žádosti o stavební povolení mohly jít kupředu, bylo s povolovacím orgánem dohodnuto, že podklady budou zpracovány podle původního záměru a všechny vzniklé odchylky budou zdokumentovány najednou po skončení stavby v souboru navrhovaných změn.

Nedílnou součástí udělení stavebního povolení bylo posouzení zásahů stavby a provozu do přírody a krajiny. Byly zvažovány jednotlivé izotopy a lesní plochy, které se týkaly stavby, a stanovil se jejich rozsah. Na základě tohoto vyhodnocení musel být zpracován tzv. Doprovodný plán ochrany krajiny (Landschaftspflegerischer Begleitplan, LBP), jenž stanovil Chemopetrol Pipeline povinnost vykoupit náhradní plochy a zajistit jejich údržbu, resp. zalesnění plochy o výměře 22 ha. Partnerem pro tuto záležitost nám byly útvary ochrany přírody LRA pod vedením StMLU. S ním jsme vedli celou řadu velmi náročných jednání, z nichž některá probíhala v konfrontační atmosféře. Pro ILF zpracovával agendu LBP Ing. Gihl.

V těchto nelehkých podmínkách připravovala projekční kancelář ILF žádost o vydání stavebního povolení, jež měla celkem 11 pořadačů. Práce trvala více než 6 měsíců a StMAS byla předložena dne 28. června 1993. Vzhledem ke všem okolnostem odhadovalo StMAS vydání stavebního povolení až na konec roku 1994, zatímco naší snahou bylo získat jej do poloviny roku, aby bylo možné plně využít stavební sezónu. Zpracování StMAS si vyžádalo 6,5 metrů písemností!

Podle stavebního zákona je pro vybudování dálkového potrubního vedení nutný souhlas jednotlivých obcí k celkovému stavebnímu záměru. Zákon z 1. června 1994 sice stanovil možnost nahrazení těchto dílčích souhlasů rozhodnutím ministerstva, ale je pochopitelné, že provedení tohoto kroku je, zejména v předvolebních obdobích, velmi delikátní. Spolupráce se zemskými úřady byla dobrá, složitější situace však nastala v řadě obecních rad. Ty vesměs požadovaly změnu vedení trasy proti původnímu záměru projektu. Argumentovaly ohrožením zásob pitné vody, kvality vody studní, omezením stavebního rozvoje obcí atd.

Vážná situace nastala v obcích Wörth an der Donau a Wiesent, kde obecní rady oponovaly závažným ohrožením studní a zásobáren pitné vody. Jednání se protáhla na více než rok a dlouho vyvolávala pozornost tisku. Nakonec Chemopetrol Pipeline provedl změnu trasy a pro několik usedlostí zajistil náhradní zdroje pitné vody. Toto řešení pro nás znamenalo finanční dopady zejména tím, že odkloněním trasy do zalesněných kopců vzrostly stavební náklady.

Obdobná situace nastala v Bad Abbach. Argumenty ochránců lázeňských sirných pramenů, kolem nichž měla vést trasa ropovodu, byly natolik silné, že majitelé pozemků odmítli dát souhlas se služebností. Ochranné pásmo kolem pozemků s prameny bylo proto rozšířeno. Toto omezení se však dotklo nejen ropovodu, jenž musel být veden jinudy, ale i toho, že majitelé ke své nelibosti museli změnit způsob obhospodařování svých pozemků. Tito dotčení majitelé se chtěli přidat na stranu MERO, ale příliš pozdě. K jejich zklamání musela být nová varianta trasy zrealizována.

Neméně složitým případem se stala obec Pösing. Podle původního plánu byl v katastru této obce plánován přechod řeky Regen v oblasti chráněného krajinného území Regentalalpe, pro něž platí rozsáhlý ochranný režim. Záměr vést ropovod právě touto oblastí nutně vyvolal námitky ochránců přírody a protesty obecní rady. Souhlas k překročení řeky Regen vydal 6. července 1994 Spolkový úřad pro ochranu krajiny (Bundesamt für Naturschutz) v Bonnu. Obecní rada v Pösingu vyžadovala od Chemopetrolu Pipeline bankovní garanci na znovuzřízení přístupové cesty, protože údajně neměla důvěru k dané stavební firmě. Prostřednictvím Bayerische Vereinsbank byla tato záruka vyřízena a situace kolem Regen-Düker byla úspěšně vyřešena. Dalším důvodem k nespokojenosti této obce bylo vedení trasy ropovodu podél silnice B 85, což podle tvrzení obecní rady ohrožovalo stavební rozvoj obce. Proto Chemopetrol Pipeline celkem ochotně souhlasil se změnou trasy podle přání obecní rady, ale ta chtěla stavbu ropovodu MERO IKL použít jako rukojmí k potvrzení vedení nové trasy B 85 podle jejího přání. Se silniční správou v Regensburgu došlo ke společnému jednání, která novou trasu silnice akceptovala, ale nemohla ji zatím oficiálně potvrdit. Pösing však odmítal dát souhlas s výstavbou ropovodu do té doby, dokud nebude mít od Regensburgu oficiální potvrzení trasy silnice. Tato neustále se protahující jednání vyvolávala škodolibé poznámky tisku, které narážely na shodná přijetí starosty obce Pösing a jednatele Chemopetrolu Pipeline, kteří „ač stejného živočišného rodu, nevyvíjí se stejně“. Tento spor se dostal dokonce tak daleko, že Pösing předložil u Správního soudu žalobu proti bavorskému ministerstvu práce. Spor byl nakonec vyřešen dohodou mezi obcí a Chemopetrolelem Pipeline tak, že se případ již dále více neskandalizoval. Při oslavách 1100 let existence Pösingu zažertoval ve svém projevu o vzájemném sporu zemský rada Girmindl. V historii prý postihly Pösing tři morové rány: poprvé to bylo v roce 1266 při tažení krále Přemysla Otakara II. na Regensburg. Tehdy byl zdejší kraj zdevastován českými vojsky natolik, že se mu-

sela po neúspěchu v Řezně vracet domů přes Cheb, aby si mohla zajistit obvyklé hospodářské zabezpečení. Podruhé v letech 1415-1433 touto krajinou několikrát táhli husité (a populisticky zapomněl dodat, že sem dorazili právě proto, že pronásledovali německá křižácká vojska, která hnali z Čech např. v roce 1431 po bitvě u Domažlic). Třetí ranou měla být léta 1993-1995, kdy se zde stavěl ropovod MERO IKL. Takto pojaté morové rány v sousedských vztazích nebyly pro obě strany jediné a jistě by se o nich dalo dlouze diskutovat. Je však nutné připomenout, že Pösingu ze spojení na Čechy plynul vždy užitek, jak v historii, tak v současnosti. V 6.-8. století byl Pösing původní slovanskou osadou, pro niž byla řeka Regen důležitou cestou pro dopravu dřeva. Podél této řeky vedla cesta z Řezna přes Cham a Furth i. W. (Brod nad Lesy) do Plzně a Prahy. V roce 1862 byla dokončena železniční trať ze Schwandorfu do Prahy se zastávkou v Pösingu. Tehdy se tudy dopravovalo dřevo, obilí, dobytek, uhlí, lesní plody, houby, vejce, peří a chmel. V roce 1996 se k tomu připočítává i ropa.

Zajímavý průběh mělo také jednání v obci Hausen. Tato obec byla doopravdy postižena, neboť v jejím katastru již před stavbou ropovodu došlo k vyvlastňování pozemků v souvislosti se stavbou dálnice A 93, plynovodu a elektrického vedení a v souvislosti s vojenským letištěm umístěným v blízkosti obce se jednalo i o zřízení deponie odpadů. A nyní ještě k tomu všemu ropovod! Co měla dělat obecní rada v čele se starostou, který byl jediným zástupcem Zelených v Bavorsku? Samozřejmě se postavila proti, i když ze všech uvedených zatížení byl ropovod tím nejméně ekologicky náročným projektem. Z jednání s představiteli obecní rady vyplynulo, že obec Hausen by nakonec k projektu mohla svůj souhlas dát. Bez ohledu na tuto dohodu však starosta Petschel podal bez souhlasu obecní rady jejím jménem žalobu u Správního soudu. Tento neuvážený krok vyvolal velký rozruch u vyšších správních instancí a obecní rada tento krok jednoznačně odsoudila. Žaloba byla stažena a starosta byl později za tento přehmat odvolán.

Ze strany Chemopetrolu Pipeline a ILF byly kontakty s obcemi sice pravidelné, ale řešení se protahovala, neboť vedle připomínek vznesených již při územních řízeních musely obce brát v úvahu i připomínky majitelů pozemků v jednotlivých katastrech. Navíc byly obecní rady pod velkým tlakem „Zelených“ (Bund für Naturschutz, BN), jejichž populisticky formulované argumenty nebyly odborně podložené.

S cílem vytvořit v regionech lepší obraz a povědomí o ropovodu MERO IKL organizoval Chemopetrol Pipeline ve spolupráci s firmou Meisherr tzv. „Public relation action“, které se konaly v důležitých etapách jednání a orientovaly se na spolupráci s novináři, na přednášky a informativní shromáždění s občany nebo funkcionáři.

PŘÍPRAVA STAVBY ROPOVODU MERO IKL

Prioritou české vlády bylo dokončit výstavbu ropovodu MERO IKL do konce roku 1995 a zahájit zkušební provoz.

Prodlužování termínu vydání „Bescheidu“ bylo velmi závažnou okolností, která vedla k nezbytnému přijímání rizik u některých činnostech tak, aby byl termín zahájení provozu zajištěn. Rizika spočívala v nutnosti financování specifických činností již v předstihu před vydáním povolení. Pochyby o nevydání stavebního povolení si i přes tlaky organizací a obcí nikdo nechtěl připustit. Svědčí o tom i ta skutečnost, že stavba trasy na české straně byla zahájena již v polovině roku 1994, půl roku před vydáním oficiálního souhlasu se stavbou v Bavorsku.

Předpokládaný termín vydání stavebního povolení až v závěru roku 1994 vedl k nutnosti zajistit některé činnosti v předstihu tak, aby bylo možné stavební práce na trase zahájit okamžitě po vydání stavebního povolení. Bez pořadí jejich důležitosti šlo zejména o:

- zajištění služebností a majetkoprávních vztahů na trase,
- kontraktace dodávek materiálů a výkonů a jejich včasná realizace,
- personální zajištění,
- časové sladění dokončení stavby tankoviště ve Vohburgu a trasy tak, aby oba úseky byly současně připraveny k provozu,
- včasné zajištění pojišťovací agendy stavby.

Zkušenosti z jiných staveb v Německu dokazují, že nejsou-li správně časově zkoordinovány všechny kroky, dochází k neúměrnému prodlužování stavby a ke značnému zvýšení nákladů. Při stavbě našeho ropovodu došlo k průtahům z důvodu záporného stanoviska v územním řízení ohledně trasy B, v důsledku oddalování vydání stavebního povolení podle VbF a WHG a konečně v důsledku vlivů špatného počasí v průběhu vlastní realizace stavby. Díky intenzivní práci MERO a ILF byla tato zdržení postupně vyrovnána. Díky dobré koordinaci řídicích a projektových činností nedocházelo k žádným časovým propadům a z převzatých rizik také žádné ztráty nevznikly.

PRŮBĚH MAJETKOPRÁVNÍHO ŘÍZENÍ NA TRASE MERO IKL

V případě stavby dálkovodů jde v majetkoprávním řízení zpravidla o výkup služebností vázaných na konkrétní území. V našem případě jsme chtěli získat souhlas majitele pozemku se zatížením o vyjmenované věcné břemeno, kterým je využívání pozemku omezeno. Z praktických důvodů byly do této agendy zahrnuty i následující činnosti:

- zajišťování služebností na pozemky na trase ropovodu,
- výkup pozemků pro armaturní šachty,
- pronájem skladovacích ploch pro dodávky potrubí při stavbě,
- výkup náhradních pozemků podle Doprovodného plánu pro ochranu krajiny, zapsání požadovaných služebností a jejich plnění u notáře,
- vyřizování reklamací na rekultivaci ploch na trase.

Smluvní zajištění trasy je pro stavební a provozní činnost nezbytně nutné, proto musí být prováděno v dostatečném časovém předstihu. Téměř vždy je totiž velmi nákladné stavební práce zastavit nebo pro nepřipravenost trasy přerušit a vrátit se k vynechaným úsekům později. Proto si Chemopetrol Pipeline stanovil za cíl zajistit k termínu zahájení stavby dvě třetiny z 80 % trasy.

Majitelé pozemků nebyli projektem ropovodu vůbec nadšeni. Měli dojem, že pozemek, na němž vážné břemeno služebností, ztrácí na ceně. Navíc je ochránci přírody neustále strašili apokalypsou ropné havárie na polích. Dalšími argumenty bylo to, že dodávky ropy do ČR posílí její konkurenceschopnost, která se bude vztahovat i na dodávky zemědělských produktů z Německa, což v konečném důsledku přinese zvýšení nezaměstnanosti. Jiní nechali vyniknout vrozenému selskému konzervatismu a snaze držet se odkazů předků. A našli se i někteří sudetští vysídlenci, pro něž bylo jednání o ropovodu příležitostí, aby se vypovídali ze své zatrpklosti a rozhořčení nad nespravedlností, které se na nich Česká republika dopustila. Vyjednávači ILF často vyslechli lecco, o čem jen velmi neradi hovořili.

Negativně pro nás také zapůsobila předchozí stavba plynovodu, neboť plynaři provedli nekvalitně, nedbale a necitelně následné rekultivace, a zemědělci se nemohli dovolat nápravy. Obavy způsobovaly drenáže, přerušené kapiláry v půdě, oteplování půdy nad ropovodem a jiné. A našli se i spekulanti, kteří chtěli ropovod využít pro získání příplatků za neosetou půdu.

Pro stavbu hovořilo velké finanční odškodnění. Protože finanční situace sedláků hospodařících v horských oblastech Horního Falcka není snadná, je pro ně získání peněz pro tolik potřebné investice zajímavou příležitostí. Tím spíše, že odškodnění dosahovalo až 50 % kupní ceny pozemků.

Psychologie bavorského sedláka jako partnera v majetkoprávním řízení je velmi specifická, a proto musí být jednání vždy precizně připravena. Jednáními s majiteli pozemků byla na základě plné moci od Chemopetrolu Pipeline pověřena firma ILF. V březnu 1993 ILF zřídil tři střediska pro „Wegerechte“ - v Bad Gögging, Wörth a. d. D. a Oberviechtach. Postupně vybral pracovníky, kteří měli v regionech autoritu a patřičné zkušenosti z vyjednávání. Podle katastrálních map byl zhotoven seznam majitelů a průběžně byla vedena plánová dokumentace územního řízení. Konzultantem ILF se stala firma TAL, zejména v oblasti organizačních a právních rámcových podmínek. Podle zkušenosti poradce bylo doporučeno jednat o rámcových podmínkách smlouvy jak s majiteli, tak se zájmovými svazy, zejména s Bavorským svazem zemědělců (Bayerischer Bauernverband, BBV). Protože má BBV velmi širokou členskou základnu, která jej respektuje, a on sám měl zájem prezentovat se v očích svých členů jako pevný ochránce jejich práv a zájmů, nešlo o to, co pro nás tato organizace udělá, ale o to, co neudělá proti nám.

Úspěch jednání o služebnostech byl minimální, ačkoliv kontakty s BBV byly navázány již v roce 1992. Hlavní jednání byla vedena s ústředím BBV v Mnichově. Informativních schůzí v regionech se účastnili představitelé okresních výborů BBV z Regensburgu, Schwandorfu atd. Některé schůze byly velmi bouřlivé a bohužel nechyběla silná slova o vyhánění z pozemků psy a střelnou zbraní. BBV ve snaze profilovat se co nejlépe v očích sedláků se prakticky dostával na platformu „Bund für Umwelt und Naturschutz“ (BN) a „Bündnis 90/Die Grünen“. Nakonec vyzval sedláky, aby smlouvy s Chemopetroleum Pipeline podepisovali až po odstranění všech, často i nesmyslných, námitek. BN naproti tomu populistickými způsoby naváděl sedláky a obce k naprostému odmítnutí ropovodu.

Jednání s BBV přinesla po dvou letech takřka nulový výsledek, a tak byla změněna taktika a Chemopetrol Pipeline provedl „Flucht nach vorne“ (tzv. útěk vpřed) a bez ohledu na stanoviska BBV začal od srpna 1993 jednat s majiteli sám. Se Svazem pěstitelů chmele a Svazem majitelů lesů byla zahájena jednání o uzavření dohody o rámcových podmínkách služebností. Přes výzvy BBV k nepodepisování smluv s Chemopetrol Pipeline byly v říjnu 1993 podepsány smlouvy na cca 20 % trasy.

Po uzavření rámcových podmínek se Svazem pěstitelů chmele a Svazem majitelů lesů zbývalo učinit dohodu s kanceláří Labbé a spol., která zastupovala 100 člennou skupinu sedláků v oblasti Regensburgu. Potvrdilo se, že spor o služebnosti byl pro tuto firmu pouze příležitostí k získání honorářů. Jím zastupované případy byly uzavřeny proti očekávání poměrně snadno. Dohoda s Labbé byla podepsána v červenci 1994.

Projekt MERO IKL získával postupně stále větší podporu politických kruhů v Bavorsku. BBV již byl ochoten dohodu uzavřít, ale chtěl mít jistotu, že vydání stavebního povolení nebude zamítnuto. V Bavorsku jsou jmenovitě stanoveny projekty veřejného zájmu a pokud nedojde k majetkoprávnímu vyrovnání dohodou, lze pozemek vyvlastnit. Ropovod MERO IKL však mezi takové projekty nepatřil. Na státní úrovni byly uznány obavy, že projekt narazí na bariéru územního řešení v oblasti majetkoprávní. Proto byl zpracován tzv. Maßnahmegesetz (účelový zákon), který měl vyvlastnění v případě výstavby ropovodu MERO IKL umožnit. Tento zákon přijala rada ministrů dne 4. května 1993 pod názvem LEX MERO. Bavorský zemský sněm měl v létě zákon projednat, ale vinou negativních postojů BBV a BN bylo jeho projednávání zablokováno s odůvodněním, že pojištění ropovodu nezahrnuje tzv. nepojiřitelná rizika, tj. vyšší moc, riziko války a terorismu a v případě zastavení provozu také náklady na odstranění ropovodu.

Jednání o nepojiřitelných rizicích řídilo bavorské ministerstvo hospodářství a obchodu, které koncem června 1993 ustavilo pracovní skupinu pro udělení státní záruky. Vedle tohoto ministerstva byli ve skupině představitelé státní kanceláře, ministerstva financí a ministerstva práce a sociálních věcí. Jednání byla obtížná. Hodnocení možných rizik, která BBV navrhoval pojiřit ve výši 300 mil. DM, bylo rozporuplné. Naše strana nechala vypracovat švýcarskou společností SKS Zürich analýzu, která možné škody odhadla na „pouhých“ 80 mil. DM.

Na české straně vznikla pracovní skupina pod vedením Ing. Uhlíře. Byla složena z pracovníků ministerstva průmyslu a obchodu, ministerstva zahraničních věcí a ministerstva financí. Jednání skupiny se účastnili také konzul ČR v Mnichově Ing. Štěrbák a jednatel Chemopetrolu Pipeline Ing. Volf. Do konce roku 1993 se uskutečnila opakovaná jednání jak v Praze, tak v Mnichově, a nejasnosti byly projednávány na osobním setkání ministrů Ing. Dlouhého a Dr. Wiesheu.

Předmětem jednání byl návrh, že za nepojiřitelná rizika vůči bavorským subjektům převezme bavorský stát záruku ve výši 80 mil. DM za předpokladu, že Česká republika převezme za tuto částku protizáruku. Hlavním problémem bylo najít řešení na úrovni vlád obou zemí a upřesnit rizika, za která může ČR na suverénním území Bavorska ručit.

K dohodě ve sporných otázkách významně přispěl Ing. Ježek, který se jako předseda FNM účastnil závěrečných jednání. Oboustranná dohoda byla potvrzena na setkání ministrů Dlouhého a Wiesheu 4. března 1994 ve Waidhausu. Vláda ČR dohodu schválila 5. dubna 1994 a bavorský kabinet na svém mimořádném zasedání o den později. Slavnostně byla dohoda podepsána při zahájení stavby tankoviště ve Vohburgu 14. dubna 1994 a doplněna výměnou dopisů předsedy vlády ČR ze dne 29. dubna 1994 a předsedy vlády Bavorska ze dne 6. června 1994. Konečná dohoda potvrdila zajištění protizáruky Fondem národního majetku ČR, vyloučila rizika války, určila rovnocenné dělení mezi obě strany za nepředvídaná jednání třetích osob (terorismus) a v neposlední řadě kryla náklady na odstavení ropovodu.

Na základě oboustranné dohody mezi ČR a Bavorskem přijal Bavorský zemský sněm (Landtag) dne 28. dubna 1994 Zákon o zřízení a provozu ropovodu mezi Vohburgem a. d. Donau a Waidhausem, který umožnil vyvlastňování pozemků.

Schválení LEX MERO vycházelo z článku 14 Ústavy SRN (Grundgesetz), který umožňuje vyvlastnění z důvodu veřejného zájmu. Zdůvodnění je v tomto zákoně formulováno takto:

- další snižování dopravních rizik a nebezpečí, vznikajících při silniční dopravě ropy po bavorských cestách,
- snížení rizika znečištění bavorských vodních toků v důsledku havárií při dopravě ropy po cestách nebo po železnici,
- umožnění přepravy ropy cestou co nejvyšší energetické úspory,
- zvýšení bezpečnosti zásobování Bavorska ropou lepším využitím ropovodu z Terstu do Ingolstadtu,
- plnění ustanovení článku 18 smlouvy o dobré sousedské a přátelské spolupráci mezi SRN a Českou a Slovenskou republikou z 27. února 1992.

Přijetím zákona o ropovodu MERO IKL v bavorském parlamentě bylo pro BBV v Mnichově jasným signálem o podpoře bavorských úřadů výstavbě ropovodu MERO IKL. Tímto byly všechny námitky svazu, které stály v cestě podpisu dohody, odstraněny. Dne 17. května 1994 bylo dosaženo dohody a podepsáno Rámcové ujednání o zásadách smluvního uspořádání povolení stavby a provozu ropovodu MERO IKL mezi Chemopetrolelem Pipeline a BBV. Dohoda obsahovala formulaci služebností, finanční odškodnění, vzor stavebního a pracovního povolení a tzv. vedlejší ujednání o vztahu obou smluvních stran. V době podpisu dohody s BBV bylo uzavřeno již téměř 50 % těch méně problematických služebností na trase ropovodu. Po podpisu bylo očekáváno urychlení nákupů. Přesto některé nižší organizační stupně BBV (např. ve Weidenu, Kelheimu či Abensbergu) ještě nějakou dobu doporučovaly sedlákům smlouvy nepodepisovat a živily v nich naději, že vyvlastnění nemusí být v důsledku soudního rozhodnutí prosazeno.

Ropovod MERO IKL, který byl projektován ve prospěch jiné země než bylo Bavorsko, byl předmětem diskusí od samého počátku. A ani vydáním zákona LEX MERO neutichly spory o jeho oprávněnosti. O projektu se mluvilo ve všech hostincích po trase a obecní rady jednaly o společnosti MERO téměř s železnou pravidelností. Ochránci přírody a jejich politické organizace vystupovaly naprosto nekompromisně proti. V září 1994 zaslal Chemopetrol Pipeline písemné upozornění sedmadvaceti nejzatvrzelejším majitelům pozemků, v němž byli informováni, že v případě jejich nezměněného negativního postoje bude zahájeno vyvlastňovací řízení.

Ani regionální tisk nenechával projekt nového ropovodu bez povšimnutí. Donau Kurier, Donau Post, Mittelbayerische Zeitung, Wörther Anzeiger nebo Der Neue Tag se k problematice vracely často a obšírně. Vyšlo několik stovek článků, vesměs nestranných, neboť ke slovu se dostali jak příznivci, tak stále aktivní odpůrci projektu. Odpůrci vyvlastnění, které bylo umožněno zákonem, je prohlašovali za nezákonné a vyhrožovali ústavním soudem. Jako příklad lze uvést dochovaný záznam pořadu Explosiv televize Regensburg. V něm vystoupili za odpůrce paní Pyka a starosta obce Hausen pan Petschel z organizace Bund für Umwelt und Naturschutz (BN). Na druhé straně stáli starosta Wörth pan Beutel jako zástupce obcí, které projekt podporovaly, a za MERO Ing. Volf a Dr. Engert. Odpůrci naprosto populisticky opírali své argumenty o nepodložená tvrzení o technické a ekologické nebezpečnosti ropovodu pro přírodu i obyvatelstvo, kritizovali oficiální místa za ekonomickou krátkozrakost podpory českého průmyslu a vyhledávali založení tzv. společnosti žalujících (Klagegesellschaft), která se prý obrátí k ústavnímu soudu.

Ekologické organizace Bund für Umwelt und Naturschutz (BN) a Bündnis 90/Die Grünen z Regensburgu a Weidenu se již od počátku snažily získat ke spolupráci obdobně zaměřená hnutí v českých zemích, ale marně. Jejich znalosti o ropovodech byly sice nulové, o to více se snažili populisticky profilovat své organizace politicky. Zájem o promítnutí svých požadavků na ochranu přírody do projektu téměř neprojevovali. A i když ani pro MERO nenacházeli dobrého slova, největší díl jejich kritiky se snášel na hlavy bavorských vládních úřadů, které vinili z bezohlednosti k Bavorsku a selskému stavu, z nedodržování zákonů a z podpory zájmů nadnárodních naftařských společností. Věřili, že realizaci projektu MERO IKL bude oslabena hospodářská síla Bavorska. Po přijetí LEX MERO a udělení stavebního povolení se aktivita BN ještě více zintenzivnila. Byly neustále opakovány výzvy k občanům, aby se shromáždili k odporu, který by vyvrcholil soudním sporem. Schůze svolaná do Pösingu dne 16. listopadu 1994, již se zúčastnilo asi 200 lidí, proběhla velmi bouřlivě. Zástupci ILF, kteří se chtěli schůze zúčastnit a reagovat na připomínky BN, byli ze sálu vyloučeni. Čtyři obce (Hausen, Teugn, Pösing a Rettenbach) a 17 soukromníků - majitelů pozemků založili Klagegesellschaft (společnost žalobců). Jejich právními zástupci se staly advokátní kanceláře W. Wischata a V. Scherer. Seriózní noviny uvedly, že mluvčí BN paní Pyka přislíbila společnosti žalobců finanční podporu této strany. Dr. Wischata odhadl náklady soudního sporu v první instanci (u správního soudu) na cca 1.000,- DM za každých 100 m trasy. A aby se snad této sumy někdo nepolekal, bylo zdůrazněno, že do vyvlastnění, tj. prohry soudního sporu, by musel výlohy nést investor - Chemopetrol Pipeline. Žaloba byla vedena proti ministerstvu práce a sociálních věcí. Obce Hausen, Pösing a Rettenbach žalovaly neoprávněné vydání stavebního povolení a Hausen a Rettenbach rozhodnutí o okamžitě nabytí účinnosti stavebního povolení. Soudní řízení nakonec skončilo jako fraška. Rettenbach a Pösing se s Chemopetroletem Pipeline dohodly a svou žalobu v únoru 1995 stáhly. Žalobu za obec Hausen podal její starosta bez vědomí obecní rady, což ho nakonec stálo místo. Žaloby jednotlivých vlastníků předal správní soud v Mnichově správnímu soudu v Regensburgu.

Postup vyvlastňovacího řízení bylo nutné uplatnit na Zemských úřadech ve dvou krocích. Nejprve musel investor podat žádost o určení vlastnictví (Besitzanweisung), a poté žádost o vyvlastnění (Enteignungsverfahren). Celkem bylo podáno 19 návrhů na vyvlastnění. V deseti případech došlo k dohodě s LRA, další případy se soudně řešily v následujícím roce. Těchto devět případů, jeden z Pfaffenhofenu, čtyři z Chamu a čtyři z Regensburgu, byly uzavřeny až v dubnu 1996 soudním rozhodnutím správního soudu (Verwaltungsgericht) v Regensburgu. V sedmi případech byl zaznamenán pokus pokračovat ve sporu odvoláním se proti okamžité účinnosti rozsudku (Sofortvollzug), avšak soud tento krok odmítl, neboť proti rozhodnutí soudu nebylo odvolání. K podání stížností k ústavnímu soudu nedošlo.

V této době jsme stále ještě v sobě živilí nadějí, že stavební povolení bude vydáno v červenci 1994, přestože byl tento termín na ministerské úrovni zpochybnován. Naším oprávněným zájmem bylo zahájit stavbu ještě před zimním obdobím. Také proto se i přes stálou konfrontaci s odpůrci projektu spěchalo v ma-

jetkoprávním řízení. Na prohlídku zařízení ropovodu TAL a v Kralupech byli zváni novináři a členové obecních rad, aby mohli objektivně informovat veřejnost.

Postup výkupu služebností na trase ropovodu byl následující:

●	březen 1994	46,0 %
●	květen 1994	(dohoda s BBV)
●	červen 1994	54,0 %
●	červenec 1994	60,0 %
●	říjen 1994	69,0 %
●	prosinec 1994	74,1 %
●	březen 1995	90,0 %
●	květen 1995	97,5 %
●	červen 1995	100,0 %

V době vydání stavebního povolení k 31. listopadu 1994 bylo z celkové trasy v délce 176,9 km vykoupeno 125,7 km, tj. 71,2 %. Stavební povolení stanovilo tzv. prioritní úseky v celkové délce 11,1 km (Regentalae, Abenstal, Donauquerung), které bylo nutné z důvodu ochrany ptactva a jejich hnízdišť do-
stavět do 20. března 1995. Úsek u obce Waidhaus musel být hotov do konce února 1995. Za prioritu číslo 2 byly označeny úseky v oblasti Vohburg B 16 a Waidhaus, které bylo nutné provést s předstihem. Na tyto úseky se přednostně zaměřila snaha o uzavření dohod o služebnostech. Do tří měsíců od zahájení stavby bylo ještě zapotřebí zajistit výkup náhradních ploch, které určovalo stavební povolení. Ačkoliv vzniklo nepatrné zpoždění na bavorské straně, byl tento úkol v podstatě splněn.

Na základě připravenosti v majetkoprávním řízení mohla být stavba trasy ihned po vydání stavebního povolení zahájena.

KONTRAKTACE DODÁVEK A PRACÍ PRO REALIZACI PROJEKTU MERO IKL

Rozhodnutím vedení Chemopetrolu IKL byly stanoveny následující podmínky pro udělování zakázek:

- zakázky budou udělovány na základě vyhodnocení výběrových řízení,
- objednávky pro českou část ropovodu bude zajišťovat generální dodavatel, pro německou část Chemopetrol Pipeline, GmbH, ve spolupráci s mateřskou společností,
- administrativně-technické zpracování dodávek pro bavorskou část projektu bude zajišťovat podle pokynů Chemopetrolu Pipeline kancelář ILF, Mnichov,
- k účasti na výběrovém řízení budou vybrány ty firmy, které prokáží potřebné reference; seznam firem bude schvalovat Chemopetrol Pipeline,
- zapečetěné nabídky firem budou otevírány před komisí složené ze zástupců Chemopetrolu Pipeline a ILF, po jejich vyhodnocení bude provedeno individuální zpřesňující zadávací jednání,
- po zadávacím jednání bude provedeno konečné vyhodnocení nabídek,
- objednávka bude zadána jménem Chemopetrol Pipeline, GmbH,
- přejímku dodávek a eventuální předání příslušným stavebním firmám bude zajišťovat ILF,
- finanční vypořádání dodávek bude provádět Chemopetrol Pipeline.

Vyhodnocení prováděly odborné komise, sestavené Chemopetrolelem IKL. Tato činnost byla ovšem tak časově náročná, že od druhé poloviny roku 1994 začal uvolňovat zakázky na německou část stavby Chemopetrol Pipeline po konzultaci s vedením mateřské společnosti bez konání komisí.

Při výběru firem pro nabídkové řízení hrály velkou roli odborné reference. Uplatněním požadavku na zapojení firem z ingolstadtského regionu nám šlo hlavně o image firmy, která chce být pro svou oblast přínosem. Pro však hovořily také zkušenosti, že firmy z téhož regionu jsou pružnější a levnější než firmy se vzdáleným domicilem. Obrátili jsme se také na české firmy. Kromě MSA Dolní Benešov, která se výborně uvedla dodávkou armatur pro manifold, jsme naráželi na nezáměr, odbornou neschopnost, chybějící zkušenosti či nedostatek odborných znalostí v podmínkách tržního hospodářství. Pravdou však bylo, že na provedení prací v Bavorsku nebylo zrovna snadným úkolem získat pracovní povolení, neboť vinou vysoké nezaměstnanosti v Německu (v té době činila 10 %) nebyl postoj úřadů k zahraniční pracovní síle příliš vstřícný. Jak se ale později ukázalo, i tento problém byl ve spolupráci s Ministerstvem obchodu a průmyslu ČR překonatelný.

Největší pozornost budila možnost získání zakázky na stavební práce na trase. Bavorské úřady se netajily tím, že dají přednost bavorským firmám. Pro nabídkové řízení se velké stavební firmy spojily do pracovních společenství (ARGE, Arbeitsgemeinschaft) a dokázaly tak své předpoklady v podmínkách dlouhodobé krize v německém stavebnictví podtrhnout. Nejlepší cenové a technické podmínky nabídly ARGE Südrohrbau - Mannesmann a ARGE Streicher - Riepl, které kontrakty získaly. Při zadávacích jednáních nabídky některé firmy možnost zapojit české stavební firmy jako subkontraktory, ale ke konkrétnímu využití nedošlo.

Z důvodu včasného zabezpečení projektu byla příprava materiálového zajištění zahájena již v polovině roku 1993.

Pro bavorskou část výstavby ropovodu bylo zadáno na 80 kontraktů na dodávky a další práce o celkovém objemu 250 mil. DM. Tankoviště Vohburg se týkalo 30 kontraktů. V roce 1993 byly zadány čtyři kontrakty na měřičské práce a zkušební vrty firmám Kreiler OHG, Kling Böhrechnik, Kroll a MAPS a jeden kontrakt na vykácení porostu pozemku pro tankoviště firmě Bittner. Podstatná část objemu dodávek (celkem 36) byla zadána v průběhu roku následujícího. V roce 1995 se kontrahovaly již jen zakázky na norné stěny a protipožární zařízení. V souvislosti s dokončovacími pracemi bylo v roce 1996 zadáno 37 kontraktů, zejména na kontrolu svarů (RTD), kontrolních činností TÜV, protipožární a protihavarijní opatření, drobné stavební práce a na dodávku ježků od firmy EDAG.

Souhrn největších kontraktů:

● Výstavba trasy (ARGE SRB - Mannesmann, ARGE Streicher - Riepl)	cca 120,0 mil. DM
● Potrubí pro trasu (Europipe)	cca 40,0 mil. DM
● Stavba nádrží (Noell)	cca 18,0 mil. DM
● Stavební práce - Vohburg (Radmer)	cca 14,0 mil. DM
● SCADA - systém (ABB)	cca 8,0 mil. DM
● Armatury (Flow Control)	cca 2,8 mil. DM
● Elektrické pohony hlavních čerpadel (ABB)	cca 2,0 mil. DM
● Přenosový systém (ABB - Siemens)	cca 2,7 mil. DM
● Kontrola svarů (RTD)	cca 2,5 mil. DM
● Elektroinstalace (Benke Instrument)	cca 2,2 mil. DM
● Transformátory, spínače (EBG)	cca 2,1 mil. DM
● Archeologický průzkum (ARC TRON)	cca 1,0 mil. DM

Závady byly reklamovány u firem ABB (dodávky elektrických pohonů hlavních čerpadel a SCADA - systému) a u Flow Control (armatury).

PERSONÁLNÍ ZAJIŠTĚNÍ

Pro zajištění provozu ropovodu a chodu firmy Chemopetrol Pipeline v Bavorsku bylo nutné včas zajistit personální obsazení a v technickém úseku a provozní části organizovat potřebnou odbornou připravenost.

Pro přijímání českých pracovníků platil předpis týkající se podmínky získání pobytového a pracovního povolení. Pracovní úřad v Degendorfu, který je v této věci oprávněn, podléhá pracovnímu úřadu v Mnichově. Podmínky pro vystavení pracovního povolení pro cizince jsou v Německu velmi přísné. Výjimku z tohoto předpisu dostávají pouze jednatelé firem, jejichž mateřská společnost má sídlo v zahraničí. Avšak i oni musí získat povolení k pobytu. Pro ostatní pracovníky bylo získání pracovního povolení závislé na zdůvodnění, proč musí být zaměstnán pracovník cizí a nikoliv domácí. Kromě nutnosti překonat tuto bariéru bylo žádoucí přijmout pracovníky, kteří budou schopni se v mimořádných situacích domluvit bavorským dialektem. Vedení mateřské společnosti dospělo k závěru, že kromě dvou jednatelů bude třeba pro nejbližší léta obsadit zkušeným českým pracovníkem funkci vedoucího provozu. Tím se stal Ing. Vladimír Soják, který pracoval na ropovodu Družba několik let a byl odborníkem na slovo vzatým. Do Vohburgu nastoupil po udělení pracovního povolení v září 1995.

Prvním zaměstnancem Chemopetrolu Pipeline byla paní Gisela Schöffler, která nastoupila prostřednictvím firmy Man Power na konci roku 1993 jako sekretářka do Mnichova. Vzhledem k tomu, že v této době v Mnichově ještě nesídlili jednatelé, zajišťovala paní Schöffler kontakty s Prahou a podle dispozic sekretářské práce.

Od počátku roku 1994 se objem prací na tankovišti začal výrazně zvyšovat. V této době odešel do důchodu technický ředitel RVI pan Hagebauer a své znalosti a letité zkušenosti nabídl Chemopetrolu Pipeline. Byl přijat na částečný úvazek. Jeho hlavními úkoly byla koordinace spolupráce s RVI na tankovišti ve Vohburgu a provádění technického dozoru nad průběhem prací. Po zahájení stavby trasy v roce 1995 byl z obdobných důvodů přijat na částečný úvazek pan Glowinski, jehož úkolem byla kontrola stavebního dozoru na trase. Jejich zkušenosti v oboru a dobrá znalost místních poměrů byla pro realizaci opravdovým přínosem. Stali se praktickými oponenty pracovníků ILF.

Od počátku roku 1995 bylo velmi aktuální vytvořit vlastní organizaci firmy, a to zpočátku v rozsahu asi 40 zaměstnanců. Pracovníci byli vybíráni formou inzerce uveřejňované po celém území SRN. První inzeráty se týkaly obsazení místa účetního a vedoucího obchodního úseku. Vlivem velké nezaměstnanosti a existence trhu s nemovitostmi a byty byly ohlasy na oba inzeráty veliké. Na základě osobních pohovorů byl vybrán účetní, pan H. J. Roggenbuck. Místo vedoucího obchodního úseku zůstalo prozatím neobsazeno. Po zřízení kanceláře Chemopetrolu Pipeline ve Vohburgu nastoupila do funkce sekretářky technického úseku v březnu 1995 paní Andrea Mayer. Na začátku dubna 1995 vyšel další inzerát, kterým se hledali pracovníci pro údržbu, operátoři, plánovač a inženýr trasy. Také na tyto inzeráty se přihlásili zájemci z celého Německa. Výběr byl dosti obtížný, neboť na odbornosti technického personálu firmy závisela bezpečnost provozu. A přestože město Ingolstadt je centrem rafinerského průmyslu, nemohli jsme plně spoléhat na to, že zaměstnance nalezneme právě zde. Tyto firmy nám totiž prostřednictvím RVI daly jasně najevo, že nebudou souhlasit s pokusy o přetahování nebo přeplácení svých dosavadních odborných pracovníků.

Pro uskutečnění individuálních pohovorů bylo přijato 13 pracovníků, s nimiž se počítalo na funkce operátorů. Byli to pánové Baumgartner, Bohn, Grzempa, Reisinger, Rettermayer, Schmailzl, Schmidt Gerhard a Peter, Stang, Stolz, Thalmaier, Trappmann a Sievers. Posledně jmenovaný byl vybrán pro funkci vedoucího operátorů. Pro všechny operátory byl ve spolupráci s TAL a RVI zahájen výcvikový kurz, jenž byl doplněn praktickými stážemi u AWP v Rakousku a u TAL v Lentingu. Tuto výuku pomáhal organizovat pan Sievers senior z RVI. Díky velmi intenzivní přípravě byli všichni operátoři schopni koncem roku 1995 zajišťovat zkušební provoz ropovodu.

Jedním z prvních přijatých technických pracovníků byl pan Jiří Stela, který zaujal funkci asistenta v technických službách. Pro počítačovou techniku byl přijat pan Hass, pro programování provozu pan Koerber a pro technický úsek a údržbu pan Lindner a pan Thiel. Důležitým krokem bylo přijetí pana Roggenbucka do funkce účetního, který od května 1995 začal vytvářet podmínky k převzetí účetní agendy od kanceláře Dr. Wurma. V únoru následujícího roku byla pro tento úsek přijata paní Dana Retr.

Sekretářka kanceláře v Mnichově dala ze zdravotních důvodů výpověď a na její místo nastoupila 1. září 1995 paní Zdenka Brubacher. Do provozního úseku nastoupila na místo sekretářky paní Rudolf, ale za několik měsíců firmu opustila a volné místo obsadila paní Jiřina Dinter, která byla do této doby zaměstnána u regionální kanceláře ILF.

Do technického úseku v oboru elektro nastoupili pan Kreiling a pan Prenzlau a v oboru mechanik pan Thiel.

Díky porozumění pana Feizlmayera mohla nastoupit do Chemopetrolu Pipeline řada nových zaměstnanců v době, kdy se realizace projektu MERO IKL pomalu chýlila k závěru. Jako vedoucí inženýr trasy byl k 1. lednu 1996 přijat pan Jürgen Fleischhauer a do technické dokumentace paní Larissa Fleischhauer. Vedoucím obchodního úseku se stal pan Siemer a do technických služeb byl angažován pan Weitzel. Do úseku elektroniky a telekomunikace byl přijat pan Weiss. Na dobu zapracování své nástupkyně paní Kübrich pro věci majetkoprávního řízení přešel do firmy na přechodnou dobu pan Kellermayer. Firma ILF, která uvolňovala své pracovníky po ukončení projektu, nám poskytovala zapracované pracovníky se znalostí problematiky a tyto pracovníky jsme navíc znali z dřívější spolupráce osobně.

Do obchodního úseku nastoupila na místo sekretářky paní Doris Bauer a ve druhé polovině roku pan Straka. V roce 1997 opustil ze zdravotních důvodů firmu operátor pan Schmailzl, který krátce nato zemřel. Volné místo bylo v roce 1998 obsazeno panem Ertlem.

Právní agendu po přestěhování firmy do Vohburgu zpracovával na částečný úvazek pan Dr. Engert, který tuto činnost vykonával dosud v rámci smlouvy s firmou TAL. Dr. Engert se již od počátku angažoval v povolovacím řízení, majetkoprávním řízení a náročných soudních sporech o vyvlastnění. Tímto se významně zasloužil o realizaci projektu MERO IKL.

V roce 1998/1999 byly provedeny organizační změny, které souvisely se změnami ve vedení MERO ČR, a. s.

Na závěr je namístě poznamenat, že pracovní kolektiv, který vznikl od roku 1995, opustilo dosud jen minimum pracovníků. Ať to bylo ze zdravotních, soukromých, organizačních důvodů nebo pro skončení pracovního poměru na dobu určitou.

STAVBA TANKOVIŠTĚ VE VOHBURGU

Rozdíl v chápání obou projektů, stavby tankoviště a stavby trasy, vyplýval z toho, že projekt tankoviště se dotýkal pouze města Vohburg, které mělo ve svém katastru již mnohem větší rafinerii a tankoviště firmy RVI. Protože pro město Vohburg znamená činnost RVI značný obecný příjem z daní, jsou vztahy mezi měšťskými institucemi a touto firmou přátelské. Ve městě Vohburg byl projekt tankoviště MERO IKL veřejně projednáván, ale na rozdíl od projektu trasy byl přijat bez velkého politického ohlasu. Kromě jiného se Chemopetrol Pipeline dobře uvedl finanční dotací obecní pokladny při likvidaci následků povodní v dubnu 1994. Mezi Vohburgem a firmou MERO panuje i v současnosti velmi přátelská atmosféra a porozumění pro vzájemnou podporu.

O podmínkách výstavby tankoviště ve Vohburgu bylo podle Bundesimmissionsschutzgesetz (BlmSchG) jednáno předběžně s LRA Pfaffenhofen již v prosinci 1992. Zásadní otázkou zůstávalo, jak má být žádost o vydání povolení podána, resp. jménem koho. Existovaly totiž dvě alternativy. První možností, časově i technicky náročnější, bylo podání žádosti stejně jako u projektu trasy jménem Chemopetrol Pipeline. Druhá varianta zvažovala podání žádosti RVI na rozšíření stávajícího a dříve schváleného zařízení tankoviště. Nabídka RVI umožnit výstavbu tankoviště MERO IKL na vlastním pozemku a pod svým jménem našla u akcionářů RVI podporu.

Prvotní nabídka RVI zněla na pronájem cca 6 ha pozemků ze svého areálu, který se pro výstavbu tankoviště jevil jako nevhodnější také z důvodů, že zde byla k dispozici technická vybavení a ekologická zajištění celého areálu RVI, schválených regionálními autoritami. Týkalo se to nejen vlastního umístění na březích řek Paar a Dunaje, ale také toho, že pozemek byl obestaven milánskou stěnou, která umožňuje do hloubky 5 metrů udržovat potřebnou nižší úroveň vnitřní hladiny spodní vody. Pro kontrolu této hladiny byly vybudovány i kontrolní studně.

Takto pojatý projekt měl respektovat oprávněný zájem RVI na dodržení platných předpisů pro výstavbu a provoz tak, aby nebyly narušeny vlastní závazky a provoz RVI. Zástupci RVI se proto účastnili pravidelných porad, což vyvolávalo neoprávněnou nespokojenost u některých pracovníků ILF, která měla patrně prestižní charakter. RVI však šlo pouze o informovanost a o dodržování předpisů. S tím bylo nutné počítat, ať už bude žádost o vydání stavebního povolení podána jakkoliv.

Po ověření právního dosahu tohoto projektu a zjištění, že ukončený projekt je možné bez problémů převést na dalšího provozovatele, byl dne 7. května 1993 jménem RVI podán návrh na udělení stavebního povolení podle BlmSchG na LRA Pfaffenhofen. Námitkové řízení proběhlo bez problémů. V průběhu vyřizování žádosti se ale objevila závažná překážka ze strany Zemského úřadu pro ochranu krajiny (Landesamt für Umweltschutz), a to v oblasti řešení střech tanků.

Podle návrhu našeho projektu bylo počítáno s plovoucími střechami s tak účinným těsněním, které propouštělo emise jen v minimální míře. LAU však toto řešení nepovažoval za dostatečné a navrhoval pevné střechy s odsávacím zařízením. Požadavek na tuto změnu, která by byla podstatně dražší a vzhledem k dosahovanému těsnění plovoucích střech neodůvodněná, vyvolal mimořádnou pozornost v celé rafinerské branži, neboť výsledek mohl být precedentem pro tankoviště. Do technických jednání se zapojil kromě jiných také pan Vogel z ministerstva pro ekologii v Mnichově. Po několika uskutečněných jednáních bylo dosaženo shody na vzorci výpočtu emisí a úspěšně byly provedeny ověřovací zkoušky v rámci výzkumného úkolu č. 515 Vědecko-technické společnosti DGMK. Tento problém byl vyřešen tak, že ověření správnosti se bude v budoucnu opakovat.

Po projednání těchto připomínek byla žádost o stavební povolení znovu předložena LRA dne 16. listopadu 1993. Střechy tanků byly navrženy jako plovoucí se zlepšeným, dvojítm těsněním. Toto nové řešení

bylo se svým technickým zdůvodněním přijato a pro nás znamenalo významnou finanční úsporu ve výši 15-30 mil. DM. Je nutné dodat, že v tomto sporu mělo MERO oporu u celého petrochemického průmyslu v SRN, neboť si byl vědom možných důsledků v případě neúspěchu MERO. Jednání o provedení střeš tanků sice způsobilo zdržení o několik týdnů, ale pokud by bylo přijato řešení pevných střeš s odsáváním, pak by nehladě na zvýšené finanční náklady znamenalo toto technické zpracování mnohem větší časovou ztrátou.

LRA Pfaffenhofen ve spolupráci s ostatními zúčastněnými organizacemi skutečně velmi usilovně pracoval, a tak již 1. února 1994 mohl vyvolat připomínkové řízení (Erörterungstermin), které proběhlo v Pfaffenhofenu bez podstatných námitek za účasti Chemopetrolu Pipeline, ILF, RVI, TAL a zástupců obcí Illmendorf a Vohburg.

Dne 28. února 1994 byla vydána první část stavebního povolení. Mohly být zahájeny přípravné stavební práce na tankovišti. První kontrakt v souvislosti se stavbou tankoviště však byl zadán již 26. ledna 1993 firmě Bittner. Jednalo se o zakázku na vykácení houštního porostu v prostorách budoucího tankoviště, k němuž bylo nutné získat příslušná povolení. Tato činnost měla soudní dohru, neboť lesní správa vyžadovala náhradní zalesnění námi zakoupeného pozemku. Soudní spor jsme nakonec s pomocí RVI vyhráli na základě tvrzení, že nešlo o vykácení lesní plochy. Žalobce se proti rozsudku již neodvolal.



Úpravy pozemku pro stavbu tankoviště MERO ve Vohburgu. Pohled ze severozápadu.

Druhým uzavřeným kontraktem byla zakázka na GPS zaměření z června 1993. Poněkud problematictější byl kontrakt na vybagrování, odvoz a prodej zeminy z budoucího tankoviště, který získala firma Schulz. V konečném důsledku se jednalo o vyvezení cca 3.000 kamionů zeminy, což si vyžádalo příslušná opatření na dopravní trase, čištění silnice a urovnání stížností obyvatel obytného domu sousední elektrárny IAW v Irschingu. Způsobený hluk a zašpinění čerstvě vypraného prádla byly po společné přátelské večeři v restauraci Stöttner ve Vohburgu brzy zapomenuty.

Po získání stavebního povolení byly formou tendrů zadány kontrakty na stavební práce na tankovišti (firmě Radmer) a na stavbu tanků (firmě Noell). Prostor stavby byl postupně vybaven pohodlnými buňkami (pro Chemopetrol Pipeline, ILF a hlavního dodavatele) a sociálním zařízením, včetně přívodu vody a elektrického proudu. Staveniště bylo provizorně oploceno a byla zřízena kontrola vjezdu na tankoviště. V prostoru staveniště byl v souladu s nařízeným stavebním řádem zaveden přísný režim, zejména v oblasti bezpečnosti práce a konzumace alkoholu na pracovišti. Z nedodržování předpisů, jednalo se zejména o nenošení ochranné přilby a konzumaci alkoholických nápojů na pracovišti, byly vyvozovány přísné závěry. Na dodržování pořádku na pracovišti dbal velmi úpěnlivě pan Hagemeyer.

Než jsme se však při stavbě tankoviště dostali tak daleko, došlo ještě k jedné velmi významné události v historii ropovodu MERO IKL. Dne 14. dubna 1994 byla výstavba tankoviště slavnostně zahájena při tzv.

„Spatenstich“. Díky porozumění firmy RVI proběhl tento akt v prostorách vedení této firmy, včetně v Bavorsku obvyklého pohoštění. Při této slavnostní příležitosti byla s bavorským ministerstvem hospodářství a dopravy podepsána dohoda o zárukách za tzv. nepojistitelná rizika, která prakticky otevřela cestu ke schválení zákona LEX MERO v bavorském Landestagu, a tím uvolnila cestu konečného vyřešení majetkoprávního řízení. Spatenstich proběhl ve velmi slavnostní atmosféře za účasti delegací Ministerstva průmyslu a obchodu ČR, bavorského ministerstva hospodářství a dopravy, představitelů LRA Pfaffenhofen a dalších institucí, které se významnou měrou zasloužily o získání stavebního povolení. Šlo o TÜV, GAA, LfW, TAL, RVI, zástupce politických organizací atd. Při setkání zástupce ministerstva hospodářství a dopravy pana Schneidera, zástupce zemské rady pana Schrätzelmaira, předsedy FNM ČR Ing. Tomáše Ježka, náměstka MPO ČR Ing. Sabela a generálního ředitele MERO ČR, a. s., Ing. Fiedlera hrála dechová hudba a tu a tam popřálo zdar i sluníčko. Aktěři slavnostního výkopu si jako upomínku odvezli ozdobné rýče. Spokojenost i víra v úspěšnou realizaci celého projektu byla zjevná. Reakce tisku, rozhlasu a televize byly celkem příznivé a pomáhaly zvyšovat image MERO. Každý úspěšný krok ve výstavbě měl svůj opodstatněný význam, neboť ještě stále bylo mnoho oponentů, kteří nám nepřáli.

Zahájení stavby tankoviště však ještě neznamenal, že máme vyhráno a že realizace projektu MERO IKL je definitivně povolena. Bylo nutné proto počítat i s tou nejkrajnější variantou, tj. nemožností realizovat stavbu ropovodu MERO IKL. Pro tento případ se počítalo s komerčním využitím tankoviště na skladové plochy. Předběžná jednání v tomto duchu proběhla s organizací, která spravuje státní hmotné rezervy SRN (Erdölbevorrungsverband), a zájem mohly mít i RVI nebo TAL.

Pro zajištění stavby tankoviště bylo podepsáno na 35 kontraktů, z nichž nejvýznamnější byly kontrakty na stavební práce, montáž tanků, dodávky čerpadel SCADA a přenosový systém, armatury, dodávky potrubí, regulované elektrické pohony, zařízení protipožární ochrany a natěračské práce.

Stavební práce pokračovaly velmi rychle a již na konci roku 1994 byly tyto práce hotovy z 90 %. Nádrže č. 3 a 4 byly montážně dohotoveny a pře-



Výstavba nádrží 3 a 4. Léto 1994. Pohled od jihozápadu.



Spatenstich. Staveniště tankoviště ve Vohburgu. 14. duben 1994.

vzaty TÜV, nádrže č. 1 a 2 byly ve stavu podstatné rozpracovanosti.

Provozní centrála a provozní budova byly rozeštavěny asi na 70 % a probíhala montáž budovy čerpací stanice.

Manifold byl již také dokončen.

V této době pracovalo na staveništi denně asi 150-160 pracovníků dodavatelských firem. Toto svižné pracovní tempo umožňovala dobrá spolupráce s úřady a operativní součinnost s dodavatelskými firmami.



Pohled na staveniště provozní budovy a čerpací stanice.

Na konci roku 1994 bylo uděleno stavební povolení pro trasu, což formálně potvrdilo smysl výstavby tankoviště, která byla časově podstatně náročnější než samotná výstavba trasy ropovodu. Na druhé straně však muselo dojít k rozdělení řídicí činnosti stavebních aktivit mezi obě části projektu.



Výstavba vstupního manifoldu.

V průběhu samotné realizace projektu bylo nutné zasáhnout u některých dodavatelů, neboť nebyli schopni dodržet dodací lhůty, což bylo částečně zaviněno technickou nedokonalostí dodaného zařízení. Šlo zejména o kontrakt firmy ABB na dodávku elektrických motorů s regulací otáček (při převímce byla zjištěna pod-



Detailní záběr hlavní čerpací stanice na tankovišti ve Vohburgu. Duben 1995.

Na přelomu roku 1994/1995 zažili pracovníci na tankovišti několik opravdu krušných nocí, neboť došlo v době, kdy probíhaly vodní zkoušky na nádržích č. 3 a 4, k rapidnímu snížení nočních teplot hluboko pod bod mrazu a hrozilo zamrznutí tanků při vypouštění. Těmto nádržím musela být proto v této době věnována mimořádná pozornost. Pro případ zhoršení situace byla provedena preventivní opatření. Celá vodní zkouška tanků proběhla naštěstí bez poruchy, a tak se mohlo pokračovat v utěsnění plovoucích střech a v montáži armatur a protipožárního zařízení.

dimenzovaná vnitřní motorů) nebo o zpoždění dodávek čerpadel firmou Ingersoll. Nejzávažnější problém nastal u dodávek armatur pro trasu od firmy Flow Control z Francie. O dodatečných finančních požadavcích za nátěrové práce byla vedena tvrdá jednání s firmou PeiBinger. Všechny reklamace na dodávky pro tankoviště byly vyřízeny úspěšně a byly sjednány takové dodací lhůty, které neprodloužily celkovou dobu výstavby.

V polovině roku 1995 začala firma Radmer s konečnou úpravou cest a terénu tankoviště. Byly dokončeny elektroinstalační práce a 18. srpna 1995 byl napojen elektrický proud ze sousední elektrárny IAW.

Na konci měsíce srpna 1995 vydal LRA Pfaffenhofen povolení k provozu tankoviště MERO ve Vohburgu. Tento dokument umožnil zahájení systémových zkoušek a přípravu ke zkouškám provozním. Po obdržení povolení k provozu bylo ve spolupráci s RVI zahájeno notářské převedení stavebního a provozního povolení pro tankoviště na firmu Chemopetrol Pipeline, GmbH.

Původní návrh na společnou vstupní bránu jak pro MERO Pipeline, tak pro RVI se ukázal jako nepříliš šťastný a poměrně problematický. Proto se již v průběhu stavby začala používat polní cesta od Irschingu kolem elektrárny IAW a podél záplavového území a násypové hráze říčky Paar. Dolní část této cesty spravovala obec Vohburg, horní část elektrárna IAW. Na jednáních s oběma zainteresovanými stranami bylo dohodnuto, že MERO prodlouží stávající horní vyasfaltovanou část cesty od IAW až k plánovanému vchodu, umístěnému naproti hrázi řeky Paar.

Obecní rada města Vohburg dále odsouhlasila adresu tankoviště MERO a později celé firmy MERO Pipeline pod názvem MERO-Weg 1. Touto přístupovou cestou k sídlu naší dceřiné společnosti přes Isching, jenž je součástí města Vohburg, bylo dosaženo dnešního stavu.

Stále více se blížící termín zahájení provozu ropovodu vyžadoval urychlenou přípravu tankoviště na provedení dílčích a komplexních zkoušek. Dne 8. listopadu 1995 dorazila do tankoviště první ropa. Od firmy Südpetrol v Mnichově (ENI- AGIP) bylo zakoupeno 6.000 m³ ropy ze zásob u RVI pro zdvižení plovoucích střech nádrží č. 3 a 4 a pro technologickou náplň potrubí. V dalším kroku byla provedena první přímá dodávka ropy z Terstu a uskladněna v nádrží č. 3 a 4. V lednu 1996 začala být pro dodávky ropy využívána také nádrž č. 2. Nádrž č. 1 byla podle plánu uvedena do provozu na jaře 1996.

Tankoviště MERO ve Vohburgu tvoří uzavřený komplex, oddělený od rafinerie RVI plotem, v němž je uzavíratelný vjezd pro hasiče v případě nutnosti jejich zásahu. Hlavní vchod na tankoviště je z cesty, která má označení MERO-Weg a která se nachází na spojovací cestě mezi IAW a Vohburgem pod hrází řeky Paar. Hlavními částmi tankoviště jsou:

- budova velínu,
- rozvodna s transformátory,
- čerpací stanice (hlavní a podávací),
- 4 nádrže o celkovém objemu 200.000 m³ (3 x 40.000 m³ a 1 x 80.000 m³),
- manifold, tj. šoupátkový rozdělovač,
- potrubní systém,
- správní budova MERO Pipeline, GmbH.

Ropa, která přichází ropovodem TAL, je přijímána z rozdělovače na hranici tankoviště RVI a za začátek ropovodu MERO IKL je považována ježková vpust v tankovišti MERO.



Ježková komora.

POJIŠTĚNÍ

Oblast pojištění zahrnovala jednak problematiku stavebně montážního pojištění pro období výstavby, jednak pojištění provozu ropovodu po jeho dokončení a uvedení do provozu.

Vzhledem k tomu, že stavba ropovodu není případem, který se na pojišťovacím trhu provádí často, je při výběru pojišťovacího ústavu nezbytně nutné vybrat zkušeného partnera, který dokáže za minimální náklady zajistit pokrytí všech rizik. S ohledem na rozsah projektu a specifika problematiky se pracuje prostřednictvím schopných brokerů, kteří jednají zpravidla se širším okruhem pojišťoven o jejich procentuálním podílu na pojistném případě tak, aby rizika v případě velké havárie byla rozdělena. Protože odměna brokerů (tzv. kurtáž) je hrazena pojišťovny, není jejich podíl na prémii přímým nákladem pojištěného.

Pojišťování ropovodu MERO IKL proběhlo ve dvou fázích. V první etapě bylo provedeno pojištění stavebněmontážních rizik, včetně povinného ručení vůči třetím osobám. Ve druhé části byla pojišťována rizika při provozu ropovodu, zejména pojištění povinného ručení a majetkové pojištění.

Na české části ropovodu MERO IKL bylo stavebněmontážní pojištění sjednáno jeho vyšším dodavatelem, Vodními stavbami, a. s., Praha, resp. Vítkovicemi, a. s., Ostrava. Stavba bavorské části ropovodu byla organizována odlišně. Vzhledem k tomu, že v Německu není funkce generálního dodavatele obvyklá, nebyla použita ani při stavbě MERO IKL. Tuto funkci zajišťoval Chemopetrol Pipeline jako investor svým jménem. Provozně administrativní činnosti si zajišťoval sám a činnosti v technické oblasti probíhaly podle kontraktu ve spolupráci s firmou ILF. Pojistky hodlal uzavřít Chemopetrol Pipeline svým jménem.

Bylo vypsáno nabídkové řízení na zajištění stavebněmontážního pojištění a na povinné ručení za stavbu jako celek. Alternativním řešením bylo přenechání pojištění stavebním firmám, ale ukázalo se, že jejich premie byly vyšší, než bylo možné získat při pojištění stavby jako celku. O tyto pojistné premie byly sníženy nabídky stavebních firem na stavební práce.

Předmětem stavebního pojištění bylo tankoviště ve Vohburgu a trasa ropovodu z Vohburgu na bavorsko-českou hranici. Nabídkového řízení se zúčastnilo celkem pět zahraničních brokerů. Ze soutěže vyšla vítězně firma Mees & zoonen, Rotterdam. S vítězem byly podepsány čtyři dílčí pojistky, a to na povinné ručení na trasu a tankoviště a stavební pojištění na trasu a tankoviště.

Průběh našeho pojistného případu nebyl pro firmu Mees & zoonen vůbec hladký. Hned od začátku stavby nás pronásledovaly dlouhotrvající deště a záplavy, které odborníci hodnotili jako padesátileté. Deště způsobily sesuvy půdy na vykopané trase, vzestup spodních vod, nadměrné čerpání, nánosy bahna a znečištění nádrží. Výsledkem byly četné škodní případy, které činily dohromady asi 1,5 mil. DM. Svým objemem podstatně převýšily placenou premii. Agendu pojistných náhrad ve prospěch stavebních firem vyřizoval do roku 1997 Chemopetrol Pipeline. Všechny případy byly řádně doloženy, zlikvidovány a náhrady poukázány.

Ještě před vlastním zahájením provozu ropovodu bylo nutné uzavřít v předstihu příslušnou pojistnou smlouvu na provoz. Vzhledem k tomu, že ropa není v systému ropovodu majetkem MERO, předpokládalo se, že bude pojištěna v dopravním pojištění jejím majitelem, rafineriemi v ČR. Protože dočasné skladování ropy během přepravy není považováno za obchodní činnost MERO Pipeline, ale za součást přepravy, není nutné uzavírat majetkové pojištění na přepravovanou ropu. Pokud by ovšem MERO ropu skladovala v rámci samostatné obchodní činnosti, sjednání tohoto pojištění by bylo nezbytné. Pojištění provozu zahrnovalo jednak majetkové pojištění, jednak povinné ručení z provozu vůči třetím osobám. Povinné ručení je zřetelně formulováno ve stavebním a provozním povolení Bavorského ministerstva práce a sociálních věcí ve výši 80 mil. DM a musí být dokladováno.

Při pojišťování provozu muselo být bráno v úvahu několik skutečností. V první řadě se jednalo o to, že vzhledem k návaznosti obou částí ropovodu může pojistná událost na jedné části ropovodu vzniknout nebo být způsobena událostí nebo jednáním na druhé části. Protože jsou obě části ropovodu majetkoprávně odděleny, vzniká možnost tzv. lomeného pojištění, které je velmi komplikované. Za druhé bylo v případě ropné havárie celkem reálné přenesení negativních důsledků z Čech do Bavorska v souvislosti s rozvodím Dunaj - Labe v oblasti Přimdy. Po zvážení všech okolností bylo dohodnuto, že Chemopetrol Pipeline provede pojištění provozu pro celou trasu ropovodu z tankoviště ve Vohburgu až do tankoviště v Nelahozevsi. Tankoviště CTR Nelahozeves mělo být pojištěno samostatně, neboť jeho provoz zahrnoval i některé činnosti mimo ropovod MERO IKL.

Pro tankoviště ve Vohburgu bylo sjednáno kromě povinného ručení také majetkové pojištění. Po konzultaci s firmou TAL bylo dále rozhodnuto, že pro trasu Vohburg - Nelahozeves bude sjednáno pouze povinné ručení. Protože s výjimkou armaturních šachet je celé zařízení uloženo pod zemí a při škodní spoluúčasti 100.000 DM je pravděpodobnost větší škody na zařízení zcela nepatrná, bylo od úmyslu majetkového pojištění upuštěno. Prémie na majetkové pojištění trasy při hodnotě ropovodu by byla neúměrně vysoká. Firma TAL po třicetileté zkušenosti v této oblasti postupuje shodně.

Pro vyhlášení výběrového řízení byly zpracovány údaje o charakteru zařízení. Jednou z podmínek bylo zpracování povinného ručení podle stavebního a provozního povolení ve výši 80 mil. DM.

Nabídkového řízení se zúčastnilo šest firem z Bavorska a dvě z Česka. Přizváno bylo samozřejmě více firem, ale ne všechny mohly dodržet podmínky tendru. Firma Mees & zoonen vzhledem k nelichotivým výsledkům svého pojistného případu ze stavebněmontážního pojištění od účasti odstoupila.

Se všemi účastníky nabídkového řízení proběhla individuální jednání. Nejlepší nabídku jak po cenové, tak po věcné stránce předložila firma Berckemeyer z Hamburku, která pojišťovala provoz firmě TAL a měla tudíž v této oblasti značné zkušenosti. Firma Berckemeyer byla ochotna jednat s českými pojišťovny o jejich spoluúčasti na pojištění, ale údajně vinou legislativy tyto ústavy od svého podílu na pojištění odstoupily.

Ačkoliv platnost stavební pojistky končila 31. prosince 1995, byla provozní pojistka z opatrnosti uzavřena již od 13. listopadu 1995 tak, aby pokryla etapu napouštění ropovodu, neboť se jednalo o možný rizikový krok. Pokud by došlo při případné havárii k nějakým škodám, pravděpodobně by nebylo zcela jasné, co je považováno za zahájení provozu. Pojistka na provoz ropovodu obsahuje klauzuli o automatickém prodloužení, pokud není pojistka v termínu vypovězena.

Zkušenosti z jednání s oběma na pojištění zúčastněnými firmami Mees & zoonen, Rotterdam, a Berckemeyer, Hamburg, byly velmi dobré. Obě firmy vystupovaly velmi solidně, vstřícně a profesionálně.

VÝSTAVBA TRASY ROPOVODU V BAVORSKU

Připomeňme si, že žádost o vydání stavebního a provozního povolení byla podána v rozsáhlém návrhu dne 7. května 1993. K udělení povolení došlo po mnoha složitých jednáních a upřesňování 30. listopadu 1994. Protože hrozilo nebezpečí, že v důsledku možného námitkového řízení vstoupí povolení v platnost až v roce 1995, zažádali jsme o okamžitou účinnost povolení. Toto ustanovení bylo vydáno ke dni 5. prosince 1994. Trasa ropovodu byla na německé části rozdělena na čtyři úseky - I, II a III a shybka přes Dunaj. Práce na úseku I byly zahájeny již 1. prosince 1994 a na úseku III o čtyři dny později.

Tendr na dodávky pro ropovod a na vlastní stavební práce, který byl předmětem značného zájmu, byl vyhlášen 28. března 1994. Vyhodnocení všech nabídek, doručených k 17. květnu 1994, včetně srovnávání cen a následných technicko-ekonomických upřesňování, zabralo velké množství času. Náročnost celého projektu donutila některé nabízející firmy ke slučování v pracovní společnosti, tzv. Arbeitsgemeinschaft (ARGE), jež se mohla technicky a finančně vzájemně podporovat. Zakázky byly uděleny 20. září 1994. Předstih udělení zakázek před platností povolení umožnil přípravu všech zúčastněných tak, že k datu udělení, resp. nabytí účinnosti stavebního a provozního povolení, byly firmy schopny zahájit činnost. Práce na úseku I a II získala ARGE Südohrbau - Mannesmann, na úseku III ARGE Streicher - Riepl a přechod přes Dunaj ARGE Riepl - Hülskens. Také materiální zajištění stavby již bylo připraveno. Zakázky na roury získala firma EUROPIPE a dodávky provedla v souladu s postupem stavby. Poněkud horší byla naše zkušenost s francouzskou firmou Flow Control, která dodávky kulových kohoutů pro českou i bavorskou část stavby uskutečnila až v náhradních termínech. Přístup této firmy k řešení problémů nebyl právě optimální a značné problémy vznikaly již při vyjasňování technické specifikace.

V jednotlivých kontraktech bylo stanoveno, že stavební pojištění a povinné ručení převezme Chemopetrol Pipeline a cena za toto pojistné bude podle nabídek stavebních firem z kontraktů odečtena. Stavební firmy si měly kryt pouze majetkové pojištění svých strojů a zařízení.

Součástí stavby byly i některé netechnické činnosti. Jednou z nich bylo provedení archeologického průzkumu v dostatečném předstihu před započítím stavby. Památková péče označila na trase 55 míst, které bylo nutné prověřit a zdokumentovat tak, aby nedošlo později z důvodů objevu nálezů k časovému zdržení, popř. i k zastavení stavby. Tento průzkum provedla firma ArcTron.

Avšak i v průběhu stavby došlo k odкрыtí významných nálezů v blízkosti trasy vedoucí podél silnice B 16 u Rockoldingu a Münchsmünsteru. Tisk nálezy označoval za „jednoduše senzační“ a archeologové byli nadšeni! Šlo o nálezy dvou žárových vozových hrobů z doby bronzové asi 1200 let před Kristem a asi o 10 žárových hrobů z doby tzv. urnových polí. Na tiskové konferenci poděkoval starosta Münchsmünsteru Chemopetrolu Pipeline za objevy, které vznikly na základě jeho financování, a oznámil záměr vybudovat na radnici městské historické muzeum. Zde bylo uloženo dalších asi 150 archeologických nálezů, většinou ohněm ztavených bronzových ozdob a částí kování vozů a postrojů potahů, patřících tehdejší právě se tvořící šlechtě. Tisk této události věnoval mimořádnou pozornost. Pro zajímavost dodejme, že nejvýznamnější objevy byly učiněny až po skončení úředně nařízeného průzkumu a odkryli je členové „Spolku pro zachování povrchových nálezů“ z Ingolstadtu. Naše jméno bylo velebeno i proto, že byl proveden nevyhnutelný celkový archeologický průzkum, jehož hodnota se vyšplhala na 2 mil. DM.

Vlastní stavební činnost zahrnovala celý soubor na sebe navazujících prací. I přes to, že se pracovalo na linii upřesňované trasy (Feintrassierung), docházelo podle vývoje jednání s jednotlivými obcemi nebo majiteli v průběhu stavby ke změnám vytyčené trasy. Stavební práce se skládaly z mýcení lesních porostů a z přípravy trasy, což v praxi znamenalo zajištění konstrukcí chmelnic, protlaků pod železnicemi a cestami, rozvoz potrubí ze skladovacích ploch, přípravu ohybů a svařování potrubních dílů, odsun ornice, vyhloubení rýh a čerpání spodních vod z nich, izolování spojů, uložení a následné zahrnutí potrubí do kabelové chráničky, provedení stress - testu, vybudování armaturních šachet, výstavbu katodické protiko-

rozní ochrany, provedení tlakových zkoušek a protokolární kontroly všech svarů, postavení identifikačních sloupů po trase, a za fouknutí světelného kabelu do chráničky uložené podél ropovodu, uvedení okolí trasy do původního stavu a tzv. rekultivace.

I když vydání povolení umožnilo zahájení prací na trase již počátkem prosince 1994, nedalo se vzhledem k blížícím se vánočním a novoročním svátkům již mnoho očekávat. Přesto bylo nutné začít s přípravnými pracemi, neboť ve stavebním povolení byly určeny tzv. prioritní úseky, na nichž bylo nutné ukončit stavbu v zimních měsících. Za tyto úseky byly označeny luční hnízdiště u Vohburgu, úseky Abenstal a Regentalae a oblast hnízdiště čápů u Eslarnu nedaleko českých hranic.

V prosinci 1994 a lednu 1995 se začalo s kácením porostů, poté byl zahájen rozvoz potrubí a příprava ohybů. V únoru 1995 byly svařeny první úseky potrubí u Vohburgu a podél silnice B 16, která patřila do úseku I. Na úseku II proběhla v této době příprava stavby shybky Regen, byla smontována montážní dráha a svařena podstatná část potrubí pro shybku Dunaj. Bylo zřízeno 47 skladů, v nichž bylo umístěno na 10.000 kusů potrubí.

Mimořádně nepříznivé povětrnostní podmínky od února do dubna 1995 značně zkomplikovaly práce v terénu. V důsledku rozbahněného terénu a vysokého stavu spodních vod se bořily stavební stroje. Předpokládaný pracovní pruh o šířce 24 m byl místy překračován až na 80 m. Spodní voda ve výkopech, která byla odčerpávána do potoků, je zabahňovala, a tak v nich ničila život. Kromě výdajů, které vznikly pojišťovně, jsme měli potíže s povolovacími místy za údajné nedodržování stavebního povolení a škody způsobené na životním prostředí. Na konci dubna 1995 jsme od ministerstva práce a sociálních věcí obdrželi dopis, v němž nám hrozilo vysokou finanční pokutou či dokonce zastavením prací. Za těmito stížnostmi stály patrně orgány ochrany přírody podléhající bavorskému ministerstvu pro rozvoj a ekologii.

Chemopetrol Pipeline okamžitě upozornil stavební firmy na bezpodmínečné dodržování podmínek „Bescheidu“ a firmě ILF vytkl nedůslednost při stavebním dohledu a to, že neupozornil na vzniklou situaci včas. S ministerskými úředníky se podařilo věc urovnat a vysvětlit do té míry, že vůči nám neuplatnilo žádnou sankci. O něco složitější byla jednání s bavorským ministerstvem pro rozvoj a ekologii, jež požadovalo náhradu vzniklých škod ve výši asi 1,2 mil. DM. Dávalo nám zřetelně najevo, že jeho postoj je ovlivněn tím, že ILF údajně odmítl jejich návrh na odkoupení vybraných ploch pro ekologické účely. Nejenže Chemopetrol o takovém návrhu slyšel poprvé, ale navíc se jednalo o škody, které způsobily stavební firmy. Spor se táhl téměř dva roky. Nakonec zakoupil Chemopetrol Pipeline po dohodě se stavebními firmami cca 7 ha pozemků pro ekologické účely, převedl je na úřady pro ochranu přírody a za protihodnotu 300.000 DM zatížil stavební firmy. Tento spor vešel do dějin stavby ropovodu jako tzv. „Libellenkampf“. Část sporu se totiž točila okolo toho, zda jsme libelu, čili vodní vážku vyhubili navždy nebo jen dočasně a zda jsme ji vůbec zničili. Obdobných sporů bylo ještě několik, ale pouze tento se odehrával na tak vysoké úrovni. Skutečností však zůstává, že práce s těžkou technikou v mimořádně nepříznivých podmínkách bylo jen ztěžší možné řešit jinak, pokud nemělo dojít k časovému skluzu. I tak byl v dubnu 1995 stavební úsek I/II opožděn asi o dva týdny a úsek III o dva a půl týdne.

S postupujícím jarem se počasí pomalu zlepšovalo, a tak se tempo stavebních prací začalo zrychlovat. Po jednoměsíční přípravě byl 9. března 1995 hotov přechod řeky Regen. Pro provedení této práce se hledala vhodná technika. Zapůjčení vojenského pontonu s jeřábem se ukázalo vinou složitého schvalovacího procesu v armádě nevyužitelné. Nakonec byl předem svařený potrubní úsek o délce 70 m protažen za pomoci jeřábů během čtyř hodin vyhrabaným příkopem a uložen na dno řeky v hloubce 6 m. Stavební firma věnovala této akci značnou publicitu a v průběhu akce na místě podávala z polní kuchyně vepřo-knedlo-zelo s bavorským pěnivým mokem.



*Budování shybky přes Dunaj, tzv. Donau - Düker.
11.- 13. duben 1995.*

Větší pozornost byla věnována přechodu Dunaje v oblasti Kiefenholz u města Wörth, tzv. Donau-Düker. Tuto náročnou stavební akci, předem hojně propagovanou v regionálním i odborném tisku, provedla firma Riepl ve spolupráci se svým subkontraktorem, firmou Hülsken. Přípravné práce, tj. betonování, stavba konstrukce, svařování potrubí, stress-test a obložení, trvaly déle než dva měsíce. Ukládání shybky bylo zahájeno 11. dubna 1995 a trvalo plně tři dny. Potrubí o délce 310 m a váze 300 tun bylo pomocí montážní konstrukce a plovoucích pontonů posunováno, uloženo do 3,5 m hlubokého příkopu na dně Dunaje a zahrnuto.

Akce proběhla za dozoru potápěčů, kteří odřezávali plováky připevněné k potrubí. V pohotovosti byli také hasiči a policie se svými flotilami. Lodní provoz na Dunaji se přerušil jen na několik málo hodin. Shybka přes Dunaj se stala opravdu mimořádnou událostí a přinesla velkou publicitu jak stavebním firmám, tak i ILF a MERO. Spouštění potrubí se účastnily bavorské i regionální autority, odborné kruhy, dodavatelské firmy a samozřejmě pracovníci a vedení MERO ČR, a. s. Bylo vyslechnuto mnoho projevů a zkonsumováno velké množství bavorských specialit. Státní vlajky dodaly celé akci na vážnosti a dechová hudba ještě více umocnila tyto slavnostní okamžiky. Počasí nám však ani trochu nepřálo, a tak hosty zachránil před deštěm a vsudypřítomným blátem dva obří stany.

V dubnu 1995 bylo na trase svařeno, položeno a zahrnuto přes 60 km potrubí. Pozemky pro armaturní šachty byly prakticky zajištěny, náhradní pozemky podle stavebního povolení byly vykoupeny a služebnosti byly sjednány na 97 % délky trasy.

Rychlost, s jakou nyní stavba v terénu pokračovala, vzbuzovala nemalou pozornost okolí. Jedna pracovní skupina dokázala za jediný pracovní den provést skrývku ornice v délce 1 km, položit asi 700 m potrubí a zajistit rekultivaci. Doslova impozantní bylo ukládání svařeného potrubí do země, kdy se roury o průměru téměř 3 m pružně ohýbaly jako gumové hadice. Předmětem obdivu byly i mohutné stavební stroje či zapůjčená americká třídička (padding machine).

Zpoždění, které vzniklo zpočátku jara vinou nepříznivých klimatických podmínek, bylo třeba dohnat. ARGE Südrohrbau - Mannesmann, která pracovala na úseku I a II pouze s jednou pracovní četou, nasadila na úsek II další pracovní skupinu.

Na státní hranici Bavorsko - Česká republika, která byla součástí úseku III, byl dne 9. září 1995 proveden pod vedením Ing. Šinágla „zlatý svar“, tj. spojení českého a bavorského úseku ropovodu MERO IKL. Poté následovala malá pracovní oslava za účasti české a bavorské pracovní komunity, viceprezidenta okresní sněmovny pana Girische, zástupce LRA Neustadt a. d. W. a starostů obcí Waidhaus a Rozvadov.

Stavební dozor a koordinaci prací na trase řídila firma ILF. Naší snahou bylo maximálně racionálně a kvalitně zorganizovat stavbu a její provedení. Abychom mohli tohoto cíle dosáhnout, přijali jsme na omeze-



Uložení ropovodu ...



... a následná rekultivace místa.

nou dobu do kanceláře ve Vohburgu pana Ing. Glowinskeho, jenž prošel celou řadou staveb ropovodů a plynovodů a vedle praktických zkušeností měl i dostatek srovnatelných podkladů.

Průběžné kontroly na stavbě prováděly také úřední organizace, zejména TÜV Bayern, Úřad vodního hospodářství, Úřad živnostenského dozoru (GAA) a úřední orgány ochrany přírody různých stupňů.

Jak Chemopetrol Pipeline, tak i ILF věnovaly dodržování technologického postupu velkou pozornost. Jednalo se zejména o dodržování správných technologických postupů při svařování a zajištění kontroly svařování. Ve výběrovém řízení na tuto činnost zvítězila firma RTD, která byla na stavebních firmách nezávislá a za svou činnost odpovídala přímo Chemopetrolu Pipeline. Po zralé úvaze bylo rozhodnuto zkontrolovat všechny svary ultrazvukem a dalších 30 % navíc rentgenem. Toto rozhodnutí bylo správné, neboť pouze jedním způsobem není možné všechny závady spolehlivě určit. Pro srovnání metod, které jednotlivé firmy nabízely, byly následně provedeny simulované závady. Tento test potvrdil, že měřicí zařízení Rotoscan firmy RTD je spolehlivé a vylučuje negativní vlivy lidského činitele.

Neméně důležitým rozhodnutím bylo provedení tzv. stress-testu na 85 % trasy pod dozorem TÜV. Tento test je považován za jeden z pilotních v oblasti funkčnosti ropovodu, protože je schopen zjistit vadná místa a odstranit pnutí materiálu. Jde o zkoušku takovým tlakem vody, který namáhá materiál potrubí téměř na meze kluzu. Výše aplikovaného tlaku dosahovala až 200 barů.

Po provedení tlakových zkoušek se mohlo začít se zahrnováním potrubí. Při pokládání a zahrnování byla nutná neustálá kontrola stavu polyetylenové izolace potrubí, která nesměla být poškozena. Potrubí muse-

lo být uloženo do správně ztuhlého a sypkého materiálu bez kamenů. Kameny v zásypu nebo napadané do rýhy by znamenaly pro izolaci stálé nebezpečí. Takto poškozená místa jsou následně zjistitelná pouze intenzivním měřením katodické korozní ochrany. Tato měření byla nedílnou součástí projektu a s jeho pomocí byla po dokončení výstavby provedena kontrola potrubí po celé délce trasy. Eventuální deformace potrubního systému jsou zjišťovány pomocí tzv. kalibračního ježka.

Při stavbě docházelo na pozemcích k porušování původních drenáží a při zpětném uložení potrubí do půdy i ke vzniku jiných poměrů. Také proto byly drenáže, které sehrály velkou roli ve stavebních nákladech, tak alergickým bodem nejen vůči majitelům pozemků, ale i ve vztahu ke stavebním firmám. Během stavby docházelo k častým sporům o jejich počtu a správnosti a podle očekávání se k nim vztahoval také největší počet reklamací. Realistická posouzení skutečného stavu pozemků byla znemožněna vysokou hladinou spodních vod, kterou způsobily vydatné deště.

Během provádění stavebních činností se velmi dbalo na dodržování předpisů o bezpečnosti práce. V tomto ohledu došlo během sedmi měsíců výstavby jen ke dvěma mimořádným událostem. V katastru obce Bachl došlo k sesuvu zeminy, která zasypala jednoho pracovníka. Tato událost skončila naštěstí jen lehkým šokem. Bohužel smrtí pracovníka zeměměřičské firmy skončilo jeho postižení infarktem při práci na slunci. Při stavbě tankoviště ve Vohburgu nedošlo za celou dobu výstavby k žádnému pracovnímu úrazu, což svědčí o dobré organizaci práce.

Nepostradatelnou součástí zařízení ropovodu MERO IKL je systém kontroly jeho řízení, jenž se vyznačuje širokou působností a bezpečnostnětechnickou výkonností. Jedná se o systém SCADA, čili „Supervisory, Control and Data Acquisition“. Toto zařízení bylo dodáno konsorciem ASEA BROWN BOVERI a firmou Pichler Engineering. Celý systém je postaven na důsledné redundantní funkci a zahrnuje jak řízení provozu tankoviště ve Vohburgu, tak i řízení a kontrolu celé trasy z Vohburgu do CTR v Nelahozevsi. Řízení činnosti vychází z velínu ve Vohburgu. Analogické obrazovky jsou umístěny na velínu CTR. Složitost tohoto systému je dána mimo jiné tím, že kontroluje společně s tankovištěm všech 54 armaturních stanic, umístěných po trase ropovodu, což vyžaduje velmi účinné informační a dálkově působící technicko-řídící zařízení s náhradním zajištěním. Spojení je vedeno pomocí optického kabelu a případný náhradní provoz probíhá přes telekomunikační síť. Uvedení tohoto složitějšího systému do provozu znamenalo zajistit spolupráci mezi dodavatelem hardware a software na vysoké úrovni, účinnou koordinaci práce ILF a MERO a v pokročilé fázi zavádění také s operátory na velínu tankoviště Vohburg. Vzniklé poruchy a dysfunkce byly průběžně odstraňovány při dílčích a komplexních provozních zkouškách. Postupně se také zvyšovala odborná úroveň obsluhy. Účinnost tohoto vysoce náročného zařízení je nutné poměřovat v závislosti na požadavcích na technickou úroveň projektu a na jeho bezpečnost při plném provozu ropovodu tak, jak je stanoveno v příslušných stavebních povoleních. A tyto požadavky byly postaveny skutečně velmi vysoko.

Proti havarijnímu úniku ropy bylo nutné zajistit okolí. Byly postaveny zábrany na potocích a rybnících a pohotovostní chaty na nářadí a materiál. Umístění těchto břemen bylo možné jen na základě zápisu do pozemkových knih a podléhalo ustanovením vodního zákona a předpisům o ochraně přírody.

Na rozdíl od ekologických aktivistů a dalších odpůrců přijali existenci ropovodu velmi iniciativně hasiči v těch regionech, kterými ropovod procházel. Hasičský sbor, který je součástí integrovaného poplachového plánu, se začal připravovat na specifický výcvik a starat o technické vybavení zbrojnic. Logicky vznikla otázka, kdo bude materiální vybavení a náhrady mezd při cvičeních a zásazích hradit. MERO pořídilo předepsaná zařízení a přívěsy k přepravě tak, jak bylo stanoveno ve stavebním povolení, a po dohodě s některými obcemi přispělo na lepší vybavení požárních sborů. Co se týkalo úhrady dalších nákladů, zemské úřady a vláda Oberpfalz se snažily získat od MERO Pipeline příspěvky do svých rozpočtů, neboť obecní do-

tace byly v té době značně kráceny. MERO však stálo na svém a žádalo srovnatelné posuzování s jinými firmami, podnikajícími v Bavorsku, a zdokumentování závazků. Protože na nižší úrovni nebylo možné dosáhnout dohody, vstoupilo do jednání bavorské ministerstvo vnitra, které velmi seriózně určilo, které náklady má hasičům hradit MERO a které budou hrazeny z obecních rozpočtů.

Významné pomoci od hasičského záchranného sboru se nám dostalo již při výstavbě ropovodu, a to v oblasti Eslarnu. Na tříkilometrovém úseku položené trasy se při kontrole svaru zastavil na neurčitelném místě rentgenový přístroj, robot o váze asi 200 kg. Robot se měl pohybovat v potrubí zcela sám, ale selhalo dálkové ovládání. Hrozilo vykopání a rozřezání již položeného úseku. Stavbaři celou situaci pečlivě konzultovali s hasiči v Oberviechtachu. Dobrovolně se k nebezpečnému pokusu vlézt do potrubí a zařízení ručně zapnout přihlásil člen požárního sboru pan Uschold. Byl vybaven dýchacím aparátem, potřebným nářadím a zajištěn lanem o délce 1.800 m. Na prkně s kolečky dojel po 700 metrech k porouchanému robotu a podařilo se mu jej uvést do chodu. Na zpáteční cestě z potrubí tohoto odvážného muže sledoval již sám „Robbi“. Nebojácny požárník dostal od svých kolegů přezdívku „Pipeline Cowboy“.

Po ukončení stavebních prací a předběžném provedení rekultivací byla zahájena jednání s majiteli a nájemci pozemků o odškodnění za ztrátu úrody. Tyto výpočty se prováděly na základě měření skutečně zabraných pozemků a podle tabulek Bavorského svazu zemědělců o náhradách jednotlivých plodin. Někteří majitelé byli natolik neseříození, že uplatňovali u úřadů bonifikace za neosetě pozemky. S tímto druhem odškodnění nebyly žádné mimořádné problémy kromě administrativních. Problematická byla snad jen jednání s chovateli ryb, kteří uváděli snížení výnosů z důvodu znečištění vod a ve dvou případech také škody z důvodu zmenšení přítoku vody do sádek. Vzhledem k obtížné dokumentaci probíhala stále se opakující nekonečná jednání. Nakonec byly škody vyrovnány stavebními firmami, které je způsobily. O peníze se začali hlásit i myslivci, kteří tvrdili, že hluk ze stavby jim vyhnal zvěř z revíru. Jejich tvrzení však bylo velmi obtížně prokazatelné. Pokud šlo o výši odškodnění, jednalo se o tak malé částky, že by nestálo za to otevírat kvůli tomu soudní spory, a to tím spíše, že myslivci se většinou významně podíleli na politickém životě jednotlivých obcí.

Mnohem náročnější jednání byla vedena se stavebními firmami o výkonech, které byly v kontraktech vedeny podle skutečných dodatečně změřených výkonů, a o pracích, které z různých důvodů musely být na trase provedeny, ačkoliv nebyly v kontraktech předpokládány. Jednalo se o rozsah drenáží, úpravy cest, hlubší výkopy, spodní vody apod. Jednání o dodatečných výkonech se vedla s oběma ARGE. Ve svých požadavcích se firmy snažily negociačně nadsazovat, ale protože byly jednotlivé položky kontrolovány podle stavebních deníků ILF, byly uznávány jen oprávněné požadavky. S dodatečnými požadavky přišla i firma RTD, které vznikly zvýšené náklady při zavedení třetí stavební čety. Také s nimi bylo nakonec nalezeno oboustranně přijatelné řešení. Je nutné poznamenat, že pro stavební firmy nebyly dosažené hospodářské výsledky z kontraktů příliš ziskové, protože klimatické podmínky ztížily jejich realizaci a dohodnuté ceny za práce byly podmíněny hlubokou stagnací stavebního průmyslu v době jejich podpisu. Tuto tezi potvrdila i evidence Ing. Glowinského a srovnání údajů s jinými dálkovody. V tomto srovnání byla průměrná cena za jeden kilometr stavby velmi příznivá.

Vlastní stavba ropovodu a dílčí funkční zkoušky, které měly za cíl prověřit funkci jednotlivých částí ropovodu, byly ukončeny na přelomu srpna 1995. Na počátku září se začalo s postupným připojováním elektrického proudu do armaturních šachet a se stavbou identifikačních sloupů na trase, na nichž je informace o tom, kam lze podat zprávu při eventuálním poškození ropovodu, resp. jeho zařízení. Mezi Vohburgem a Nelahozevsi byl prostřednictvím optického kabelu uskutečněn první telefonický rozhovor na vlastním zařízení MERO. Komplexní zkoušky, jejichž zahájení se předpokládalo 15. září 1995, byly úspěšně dokončeny v listopadu 1995. Zařízení potřebná k provozu byla mechanicky dokončena a na tankovišti byly připra-

veny nádrže č. 3 a 4. Kromě dovybavení nádrží č. 1 a 2 zbývalo dokončit automatizaci na armaturních šachtách. I na českém úseku ropovodu byly práce již v takovém stadiu, že se dalo předpokládat zahájení zkušebního provozu podle časového harmonogramu.

Nedílnou součástí prací na přípravě provozu bylo zpracování podnikového poplachového plánu, plánu bezpečnostních opatření a plánu pravidelných kontrol a revizí. Kromě podnikového plánu bylo nutné také vypracovat úřední poplachový plán, který zahrnoval opatření v rámci jednotlivých regionů. Zpracované plány byly předloženy bavorskému ministerstvu vnitra k posouzení a schválení. Úřední poplachový plán MERO Pipeline byl vydán ministerstvem dne 15. listopadu 1995, a poté rozeslán příslušným úřadům Zemských rad (LRA). Tento plán je součástí integrovaného poplachového plánu, do nějž jsou začleněny orgány státní správy, bezpečnostní složky, zdravotnická služba, hasiči, armáda a význačné bavorské organizace a podniky. V počítačovém systému se zpracovává soubor opatření a jejich materiální zabezpečení pro havarijní případy. Povinností, která z úředního poplachového plánu pro MERO Pipeline vyplývá, je každoroční konání velkého havarijního cvičení. Plán cvičení je rozpracován v kontextu ropné havárie a jejích možných důsledků. Těmto cvičením je věnována opravdu mimořádná pozornost jak ze strany pracovníků MERO, tak i ostatních zúčastněných.

V listopadu 1995 byly ukončeny přípravy k napouštění ropovodu ropou. Do tankoviště Vohburg bylo načerpáno 80.000 m³ ropy a byly zajištěny další dodávky ropy z Terstu tak, aby mohla být naplněna celá trasa. Komplexní zkoušky se ve spolupráci s TÜV Bayern konaly na tankovišti ve Vohburgu, trase ropovodu až k rozvodí na česko-německé hranici a na koncové stanici v Nelahozevsi. Zemský úřad vodního hospodářství schválil přechody vodních toků v Bavorsku až k rozvodí, provedení armaturních šachet a zábran na trase v Bavorsku.



Pravidelnou leteckou kontrolu trasy ropovodu na území Bavorska provádí pro MERO Pipeline firma Rotoflug, GmbH.

Na základě všech výsledků mohl TÜV Bayern vydat ke 30. listopadu 1995 tzv. „Unbedenklichkeitsbescheid“, tj. potvrzení o nezávadnosti díla. Trasa tedy byla připravena k prvnímu naplnění ropou. Naplňování potrubí bylo zahájeno 4. prosince 1995 nasazením děličího ježka do ježkové vpusti a zapnutím čerpadel. Na všechny armaturní stanice po trase ropovodu (analogicky také na české straně) byli vysláni pracovníci, kteří měli za úkol sledovat běh ježka a po signálu markeru nahlásit jeho průchod. Na bavorsko-českou hranici dorazila první ropa z Německa 8. prosince 1995 a do Nelahozevsi 12. prosince téhož roku.

Bližící se vánoční čas, který je pro mnohé symbolem odpočinku a klidu, znamenal pro mnohé zaměstnance neúnavné vyhodnocování naplnění ropovodu a přípravy na zahájení zkušebního provozu.

Zkušební provoz, který obnášel přezkoušení všech bezpečnostních systémů, provedení výkonostních zkoušek, přezkoušení hydrauliky, přípravu 72 hodinového testu a nasazení ježků

pro hledání netěsností, měl být odstartován v lednu 1996. K zahájení zkušebního provozu došlo 9. ledna 1996. Ropou byla naplněna také nádrž č. 2 a byla prověřena činnost operátorů.

Před vpuštěním ropy do nádrže je nutné provést zkušební test naplněním vodou. Voda se začala vypouštět na Silvestra, ale ve dnech 1.- 4. ledna 1996 udeřily mrazy až 24 stupňů pod nulou a hrozilo zamrznutí vody v nádržích. Do mezikruží tanku byly proto postaveny koksové ohřívače. Pánové Šinágl, Krehling a Stančev se pravidelně střídali a každé dvě hodiny kontrolovali, zda nádrž nezamrzá. V tom případě by bylo nutné i přes existenci hořlaviny na tankovišti „koksáky“ zapálit. Naštěstí tato alternativa nenastala, protože mrazy polevily, a nádrž byla včas připravena na příjem ropy.

Do provozu byly postupně uváděny hlavní systémy. Podle podmínek kontraktu měl být zahájen 30 denní test SCADA systému. Pro neproověřenou funkci některých jeho částí však musel být test odložen. Ropovod jako takový byl však provozuschopný. Operátoři se opakovaně cvičili v najíždění a odstavování systému, udržování tlaku, změnách čerpadel, změn průtoků a přepojování tanků. V měsíci lednu již bylo přepraveno 99.319 m³ ropy.

Dosažené výsledky hovořily jednoznačně pro oficiální zahájení provozu. Z věcných důvodů bylo zahájení provozu stanoveno na 13. března 1996 v Bavorsku a o 12 dní později v České republice. Účast na slavnostním zahájení byla přes velmi nepříznivé počasí stejně hojná jako na zahájení výstavby. Oficiálními hosty byly bavorská ministryně práce a sociálních věcí paní Barbara Stamm a náměstkyně ministra průmyslu a obchodu ČR paní Ing. Hrnčířová. První část slavnosti proběhla ve správní budově RVI a vlastní zahajovací akt v prostoru před hlavními čerpadly na tankovišti Vohburg.

Atmosféra byla již tradičně velmi přátelská a srdečná a ve znamení šarmu obou oficiálních představitelk. Zahájení provozu věnoval tisk, kterému poskytly interview obě dámy, nemalou pozornost. Paní Stamm označila ropovod MERO IKL za symbol společného rozvoje Evropy, zdůraznila schválení a vydání LEX MERO a prohlásila, že Bavorsko má zájem na budování a udržování dobrých sousedských vztahů se sousední Českou republikou.

V Nelahozevsi se uskutečnilo slavnostní zahájení provozu 25. března 1996 a bylo zahájeno prohlídkou tankoviště. Oslava proběhla za účasti předsedy vlády ČR Ing. Václava Klause a ministra průmyslu a obchodu Ing. Vladimíra Dlouhého. Oficiálním hostem z Bavorska byl ministr hospodářství a dopravy pana Wiesheu. Představitelé obou zemí zdůraznili význam ropovodu pro vzájemnou spolupráci a pro řešení otevřených otázek s orientací na budoucnost. Na závěr byla oceněna zásluha předních pracovníků o dosažený výsledek.

Realizace projektu ropovodu MERO IKL byla v mnoha směrech výjimečná. Ropovod byl postaven v rekordně krátké době a stal se nejmodernějším a nejbezpečnějším zařízením tohoto druhu ve své době. Především díky souboru konstrukčního a technologického řešení světové úrovně



Slavnostní zahájení provozu ropovodu MERO IKL na tankovišti ve Vohburgu za účasti bavorské ministryně práce a sociálních věcí paní Barbary Stamm (vpravo) a náměstkyně ministra průmyslu a obchodu ČR Ing. Hrnčířové. 13. březen 1996.

(SCADA, systém armaturních šachet, stress-test, 100 % kontrola svarů, zařízení splňující třídu bezpečnosti AK5, systém provozu a údržby a několikeré sledování těsnosti ropovodu). S jeho bezpečnostními parametry budou jistě poměřovány i budoucí obdobné projekty v Evropě. Pro Českou republiku má tento úspěšně zrealizovaný projekt význam především v tom, že byla zajištěna druhá dopravní cesta pro dodávky strategicky významné suroviny pro případ destabilizace dosavadních nákupních pramenů.

SMLUVNÍ USPOŘADÁNÍ PŘEPRAVY ROPY ROPOVODEM

Přeprava ropy ropovodem MERO IKL je rozdělena do dvou úseků: z Terstu do Vohburgu a z Vohburgu do Nelahozevsí. Smluvním základem pro první část přepravy je Smlouva o přepravě a financování, kterou uzavřelo MERO a TAL 10. dubna 1992. Tato smlouva upravuje převzetí tankerů a ropy v Terstu do tankoviště SIOT a skladování a přepravu ropy do Vohburgu ropovodem TAL. Tento kontrakt se odvolává na Všeobecné přepravní podmínky, Praktická pravidla a Přístavní předpisy SIOT. Smlouva také upravuje způsob plánování a objednávání přepravy, přičemž nezastupitelnou úlohu má skupina s názvem „scheduling“. Podmínky, které byly podepsány firmou TAL, se staly základem pro smluvní uspořádání podmínek přepravy ropy ropovodem mezi MERO Pipeline, GmbH, a MERO ČR, a. s.

Dne 6. září 1995 byla mezi Chemopetroleum Pipeline, GmbH, Mnichov a MERO ČR, a. s., Kralupy nad Vltavou uzavřena Dohoda o všeobecných dopravních podmínkách. Tato dohoda je navíc doplněna o dohodu o tarifech, v níž jsou respektovány podmínky, které nás zavazují vůči TAL a dále stanoví, že:

- přeprava ropy společností Chemopetrol Pipeline (MERO Pipeline) se provádí na základě objednávek, předkládaných prostřednictvím MERO ČR, a. s., na MERO Pipeline, GmbH,
- Chemopetrol Pipeline (MERO Pipeline) zajišťuje objednávkou u firmy TAL přepravu na úseku Terst - Vohburg, převzetí ropy do tankoviště ve Vohburgu, přepravu na bavorském úseku ropovodu MERO mezi Vohburgem a bavorsko-českou hranicí a konečně technické sledování a řízení přepravy do tankoviště Nelahozeves,
- přepravci v České republice objednávají přepravu ropy do ČR u MERO ČR, a. s., které zadává vyřízení objednávky Chemopetrolu Pipeline (MERO Pipeline).

Dohoda dále specifikuje kvalitativní parametry ropy pro způsobilost k přepravě, plánování provozu a skladování ropy. Důležitým bodem je měření přepraveného množství, vzorkování a evidence přijaté a dodané ropy.

Hlavním problémem ropovodu MERO IKL zůstává otázka objednávaného množství ropy k přepravě. Množství přepravené ropy totiž zdaleka nenaplňuje závazky, které byly původně s firmou TAL dohodnuty. Nižší odebrané množství proto negativně ovlivňuje výši tarifu i ekonomiku ropovodu. V současné době je objednávané množství na hranici technické možnosti dodržování podmínek provozu podle stavebního a provozního povolení bavorských úřadů a na hranici ovlivňování technického stavu zařízení ropovodu.

V současné době přepravuje MERO ropu převážně pro Českou rafinérskou, a. s. Smluvní vztah mezi dodavatelem ropy a zákazníkem je upraven Smlouvou o přepravě ropy ropovodem MERO IKL a ropovodem Družba z 25. ledna 1996. Smlouva se odvolává ve svých ustanoveních na Všeobecné přepravní podmínky MERO, které upravují základní podmínky přepravy ropy.

STAVBA SPRÁVNÍ BUDOVY MERO PIPELINE, GmbH, VE VOHBURGU

Původní záměr o uspořádání dceřiné společnosti MERO byl takový, že oficiální sídlo firmy bude v Mnichově, zatímco ve Vohburgu bude v prostorách tankoviště sídlit technický útvar. Vedení Chemopetrolu Pipeline zpracovalo návrh na změnu stávajícího uspořádání. V předloženém návrhu se hovořilo o možnosti zajištění výstavby správní budovy v hodnotě cca 3 mil. DM v areálu tankoviště Vohburg, přenesení sídla firmy do této budovy po skončení výstavby a pokrytí těchto nákladů úsporou v platném rozpočtu projektu. Pro přijetí tohoto řešení hovořila skutečnost, že Chemopetrol Pipeline se stal majitelem pozemku tankoviště a že soustředění firmy na jedno místo by výrazně zlepšilo možnosti firemního vedení. Navíc bylo zcela evidentní, že po skončení výstavby ropovodu odpadne naléhavost každodenní spolupráce jak s naším projektantem, firmou ILF, tak i s bavorskými úřady a firmou TAL. Návrh na výstavbu správní budovy ve Vohburgu přijalo vedení mateřské společnosti v srpnu 1995.

Schválený koncept tankoviště předpokládal umístění vedení technického úseku do provozní budovy (dnešní budova B). Správní budova (budova A) měla být umístěna v prostorách, které byly v době přijetí návrhu stále obsazeny několika stavebními buňkami, nutnými pro stavbu tankoviště. Se stavbou správní budovy se tedy mohlo začít až po jejich vyklizení.

O získání zakázky na výstavbu správní budovy měla zájem firma ILF, ale Chemopetrol Pipeline považoval za vhodnější zajistit projekt vlastními silami jednak proto, aby se pozornost ILF soustředila na pro nás mnohem důležitější problematiku výstavby ropovodu, a jednak proto, že náročná organizační struktura ILF by mohla být pro rozsahem menší stavbu spíše zátěží.

Ještě v roce 1995 byla vypsána soutěž na výběr architekta, do níž se jich se svými návrhy přihlásilo pět. Organizace výběrového řízení se ujal pan Hagemeyer, v té době dočasný zaměstnanec Chemopetrol Pipeline. Všechny došlé návrhy byly vystaveny v budově B, a tak si je mohli všichni zaměstnanci prohlédnout. Jmenovaná komise nakonec vyhodnotila jako nejlepší návrh kanceláře architektů Büchel und Zobel, kteří byli pověřeni realizací projektu. V tendru na stavební práce zvítězila firma Hochbau Zehentbauer - Altmannstein, GmbH. Obě firmy byly z blízkého okolí, což se ukázalo jako nesporná výhoda.

Stavební povolení bylo vydáno 30. března 1996 a vlastní stavba byla zahájena 18. dubna 1996. Stavba správní budovy byla zajištěna obdobně jako stavba ropovodu. Chemopetrol Pipeline kontrahoval jednotlivé dodávky a práce na základě výsledků výběrových řízení a měl plně ve svých rukách také finanční záležitosti.

Vedle splnění technických parametrů byla rozhodující cena. Koordinaci a dozor stavby zajišťovali projektanti Büchel a Zobel. Za investora byl dozorem nad průběhem stavby pověřen pan Jiří Stela. Na příznivé ceny a rychlost stavby měla vliv tehdejší stagnace stavebního průmyslu v Bavorsku. Výstavba správní budovy byla po celou dobu předmětem pozornosti a sympatie všech pracovníků Chemopetrol Pipeline, kteří v ní spatřovali své budoucí pracoviště a symbol zajištění zajímavého a trvalého zaměstnání.

Stavba postupovala velmi rychle a v prosinci 1996, sedm měsíců od jejího zahájení, bylo možné začít se stěhováním. Budova má dvě nadzemní podlaží o celkové ploše 755 m² a vlastní olejové topení. Užiténá plocha je 537 m² a plocha



Správní budova MERO Pipeline, GmbH.

jednací místnosti 191 m². Manipulační prostory mají rozlohu 27 m². V přízemí budovy je umístěna recepce, z níž lze kontrolovat vstup jak do budovy A, tak i do prostor tankoviště.

V souvislosti se stavbou budovy A bylo před vstupní branou zřízeno parkoviště, postavena hlavní brána a instalováno bezpečnostně-kontrolní zařízení, které je prostřednictvím počítače a obrazovky napojeno na nepřetržitou službu v provozní budově. Vybavení kanceláří bylo zajištěno zčásti koupí nábytku nového a zčásti přestěhováním zánovního zařízení z kanceláří v Mnichově. Bez přerušení provozu byly kanceláře z Regensburgerstraße ve Vohburgu přestěhovány koncem prosince 1996 a mnichovská část se přemístila postupně v průběhu měsíce ledna 1997. S nastěhováním do nové budovy byl notářským zápisem změněn jednak název firmy na MERO Pipeline, GmbH, jednak domicil firmy na Vohburg a. d. Donau, PLZ 85088, MERO-Weg 1. Těmito formálními kroky bylo uzavřeno období výstavby ropovodu MERO IKL v Bavorsku.

PŘEJÍMKA REALIZOVANÉHO PROJEKTU BAVORSKÉ ČÁSTI MERO IKL

Ropovod MERO IKL byl dokončen a mezi Vohburgem a Nelahozevsi začala pravidelně proudit ropa. Nastala doba předání stavby do normálního obchodního provozu.

Z kontraktu uzavřeného dne 5. září 1991 s firmou ILF vyplývalo, že po splnění všech kontrahovaných výkonů ILF požádá MERO Pipeline o provedení předběžné přejímky, přičemž ILF ručí nejen za jednotlivé položky, které jsou v kontraktu specifikovány, ale i za funkčnost celého systému. Datum konání předběžné přejímky je velmi důležité, neboť od něj začíná běžet záruční lhůta, která činí pro dodávky 24 a pro inženýrské výkony 60 měsíců.

Na základě výsledků komplexních zkoušek a dosavadního průběhu zkušebního provozu byla s firmou ILF dne 2. září 1996 podepsána předběžná přejímka. Podle ní začíná záruka běžet od 31. srpna 1996, což znamená, že dvouletá záruka na dodávky skončí 31. srpna 1998. ILF současně potvrdil svou záruku za celý systém. Základní podmínky pro uskutečnění předběžné přejímky sice splněny byly, ale některé dílčí činnosti zůstávaly stále nedokončeny. Jednalo se zejména o provedení 30 denního testu SCADA systému, který probíhal neúplně ve dnech od 9. září do 9. října 1996. Nedostatky testu byly uvedeny v protokolu z 6. listopadu 1996. Tato situace vyvolala nepříjemnosti u dodavatele, subpartnera firmy ABB - Industrietechnik, A. G., Hannover, jehož zástupcem byl Ing. Pichler. V této souvislosti partner uplatnil výhradu k přechodu rizik v souvislosti s tím, že zkušební provoz probíhal bez převzetí zařízení a že by záruky mohly být odmítnuty. Tento spor byl překonán uznáním 30 denního testu ze 17. prosince 1996 a předávacím protokolem z 19. prosince 1996. K protokolu byl připojen seznam nedostatků a stanoven termín k jejich odstranění. Z konečného účtu byla dodavateli zadržena částka 500.000 DM, a to až do doby úplného plnění všech kontrahovaných podmínek. Nesplněné položky SCADA systému bohužel nebyly jediné. Ještě zbývalo zpracovat a předložit bavorskému ministerstvu práce a sociálních věcí podklady pro dodatečné stavební povolení podle VbF/WHG, předložit bezpečnostní analýzu, odstranit zjištěné stavební nedostatky na trase a zpracovat návrh opatření ke zlepšení katodické korozní ochrany a ochrany systému před působením blesků. Z tohoto důvodu byl s ILF dne 16. ledna 1997 uzavřen nový rámcový kontrakt na inženýrské výkony ve fázi provozu. Cílem tohoto kontraktu bylo ukončit účinnost původního kontraktu na projekt ILF 1798, respektive jeho třetího dodatku, a nově upravit dosud nesplněné a otevřené činnosti. Nově uzavřený kontrakt upřesnil a omezil objem výkonů ve fázi provozu, přesněji specifikoval finanční náhrady a stanovil záruky firmy ILF na dva roky po předběžné přejímce.

Konečnou přejímku k původnímu kontraktu s firmou ILF, resp. ke třetímu dodatku kontraktu ILF 1798, podepsala MERO Pipeline dne 7. října 1998, čímž byly uzavřeny dvouleté záruky za dodávky v rámci projektu. Věcné plnění nového kontraktu z 16. ledna 1997 bylo provedeno, čímž byla etapa výstavby ropovodu MERO IKL ukončena i po formální stránce.

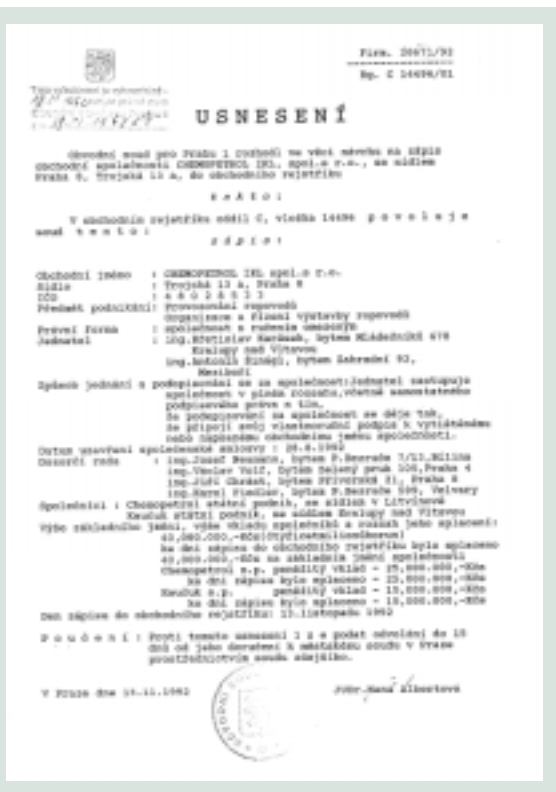
VÝSTAVBA ROPOVODU MERO IKL V ČESKÉ REPUBLICĚ

VÝSTAVBA ROPOVODU MERO IKL v ČESKÉ REPUBLICĚ

Okolnosti, které vedly k rozhodnutí o přijetí projektu ropovodu MERO IKL, jsou podrobněji popsány v části zabývající se výstavbou bavorského úseku.

Stavební práce na české části ropovodu byly zahájeny o několik měsíců dříve, než byla pro bavorský úsek vydána stavební povolení, ale z této skutečnosti pro nás nevyplývala žádná podstatná rizika, neboť o vydání stavebních povolení již nebylo politických pochyb a již se jednalo o překonání zbývajících otevřených záležitostí. Rovněž bylo zřejmé, že v České republice bude nezbytné postavit tankoviště ropy, protože kromě manipulačních kapacit rafinerií ČR žádnými skladovacími kapacitami nedisponovala. Tehdejší zásobovací systém byl založen na dodávkách ropy Družbou přímo ke zpracovateli. Od počátku 90. let vyvolával průběh dodávek a jejich zajištění ze Sovětského svazu řadu otázek. Ropné krize donutily rozvinuté země k vytváření minimálních tříměsíčních zásob ropy a ropných produktů.

Maximální přepravní kapacita ropovodu MERO IKL umožňovala pokrýt spotřebu ropy ČSFR. Vybudování druhé čerpací stanice v blízkosti Waidhausu se nabízela možnost dodávek pro německou rafinerii v Leuně, která byla plně závislá na ropovodu Družba. Tato čerpací stanice by byla schopna zvýšit celkovou kapacitu ropovodu MERO IKL na 15 mil. t/rok a za určitých okolností 20 mil. t/rok. Slovnafť však svůj zájem jednoznačně neprojevil, protože se začal orientovat na spolupráci s rakouským ÖMV. A ani Leuna oficiálně zájem o dodávky ropy ropovodem MERO IKL nevyvolala. Pro samotnou Českou republiku tedy byla kapacita 10 mil. t/rok dostatečná. V současné době není tato kapacita plně využívána, což s sebou přináší ekonomické a technické nevýhody. Je však třeba připomenout, že ropovod MERO IKL byl budován jako ropovod strategický a v budoucnosti počítají tuzemské rafinerie s vyšším čerpáním. Bavorské rafinerie projevují případný zájem o reverzní čerpání do Bavorska.



Kopie Usnesení obvodního soudu pro Prahu 1, kterým byl povolen zápis Chemopetrol IKL, s. r. o.

O projektu ropovodu MERO IKL se začalo jednat z iniciativy Chemických závodů Litvínov již v průběhu roku 1990. Tato snaha byla završena v prosinci 1990 jednáním předsednictva vlády České republiky. K projektu se kladně vyjádřila i Hospodářská rada vlády ČR na svém zasedání dne 9. září 1991. Usnesením vlády ČR č. 68 ze 4. února 1992 byl projekt schválen a v červnu 1992 vládní usnesení č. 465 jej označilo za prioritní. Vládní usnesení č. 269 z 26. května 1993 schválilo státní záruku za bankovní úvěry, z nichž měla být stavba financována. Konečná forma financování ropovodu však byla stanovena až ve vládním usnesení č. 300 z 24. května 1995.

Zájem o napojení projevila rafinerie PARAMO v Pardubicích. Projekt proto vy-

řešil tento požadavek formou zřízení čerpací stanice pro PARAMO v CTR Nelahozeves a provedením potřebných úprav pro zajištění protisměrného provozu na příslušné části ropovodu Družba.

Spolupráce mezi Chemopetrolelem Litvínov a Kaučukem Kralupy nad Vltavou se vyvíjela postupně. Společenskou smlouvu podepsali zástupci obou podniků 28. srpna 1992. Ve shodě s tímto ujednáním byla 13. listopadu 1992 založena firma Chemopetrol IKL, s. r. o., se sídlem v Praze, která se měla orientovat výhradně na projekt ropovodu MERO IKL. Původním sídlem Chemopetrolu IKL se staly kanceláře v budově Benziny v Praze 8. Se vzrůstajícím objemem činností však byly tyto prostory nedostatečné, a tak vedení pronajalo kanceláře ve školicím středisku ministerstva průmyslu a obchodu ČR v Kralupech nad Vltavou. Jako jednatelé Chemopetrolu IKL

byli zapsáni Ing. B. Karásek a Ing. A. Šinágl. Na základě vládního usnesení z 26. května 1993 zanikl Chemopetrol IKL, s. r. o., bez likvidace. K 1. říjnu 1993 vzniklá akciová společnost MERO IKL měla charakter privatizované firmy. Předsedou představenstva byl zvolen Ing. Jan Princ z FNM ČR, jeho zástupcem byl ustanoven Ing. B. Karásek a do funkce investičního ředitele byl jmenován Ing. A. Šinágl. Sídlem společnosti se staly Kralupy nad Vltavou, Cesta brigádníků 693. Ani tato změna však ještě nebyla konečná. K 1. lednu 1994 splýnula MERO IKL, a. s., a Petrotrans, a. s. Generálním ředitelem MERO ČR, a. s., byl jmenován Ing. Karel Fiedler, dosavadní ředitel Petrotransu, provozovatele české části ropovodu Družba. Firma nalezla své dočasné sídlo v areálu Kaučuku Kralupy nad Vltavou a na podzim 1995 se přestěhovala do nově postavené správní budovy v Kralupech nad Vltavou, Veltruská 748.



Správní budova MERO ČR, a. s.

V období přípravné fáze projektu nebyla ještě zcela vyjasněna otázka vedení trasy ropovodu. Původně se počítalo s výstavbou tankoviště v severočeských Bylanech u Litvínova, ale vzhledem k nastalým komplikacím s touto variantou se po vzájemné dohodě obou společností, Chemopetrolu Litvínov a Kaučuku Kralupy n. Vlt., přistoupilo k variantě vybudovat centrální tankoviště ropy v Nelahozevsi.

Do doby vzniku společnosti Chemopetrol IKL zajišťoval přípravu výstavby CTR v Nelahozevsi Kaučuk Kralupy a na stavbu trasy ropovodu a tankoviště ve Vohburgu se orientoval Chemopetrol Litvínov. MERO ČR, a. s., převzala po svém založení na základě smlouvy o prodeji části podniku podle § 476 občanského zákoníku uzavřené závazky od obou podniků a ve stejném rozsahu s nimi podepsala mandátní smlouvy na řízení staveb. Výjimku tvořila pouze bavorská část ropovodu, kterou převzala svým jménem v plném rozsahu dceřiná společnost MERO ČR, a. s., Chemopetrol Pipeline, GmbH.

Projekt ropovodu MERO IKL byl rozdělen na následující provozní celky, podle nichž byl řízen a sledován:

- PC 01 - čerpací stanice Vohburg, včetně tankoviště a řídicí centrály (SRN)
- PC 02 - ropovod DN 700, včetně řídicího a komunikačního systému na hranici SRN/ČR
- PC 03 - druhá čerpací stanice v SRN - zatím nerealizováno
- PC 04 - ropovod DN 700 ze st. hranice SRN/ČR do CTR Nelahozeves
- PC 05 - řídicí a komunikační systém ze st. hranice SRN/ČR do CTR Nelahozeves

-
- PC 06 - Centrální tankoviště ropy Nelahozeves
 - PC 07 - ropovod DN 350 CTR - rafinerie Kralupy
 - PC 08 - koncové zařízení v rafinerii Kralupy
 - PC 09 - koncové zařízení v Chemopetrolu Litvínov, jehož realizace proběhla v rámci modernizace ropovodu Družba
 - PC 10 - havarijní středisko Třemošná - vyjmuté z projektu MERO IKL
 - PC 11 - komunikační a řídicí systém do Chemopetrolu Litvínov - realizace v rámci modernizace ropovodu Družba
 - PC 12 - komunikační a řídicí systém z CTR do rafinerie Kralupy

CENTRÁLNÍ TANKOVIŠTĚ ROPY NELAHOZEVES (CTR)

Centrální tankoviště ropy je součástí projektu ropovodu MERO IKL. Slouží k přijímání ropy jak z ropovodu Družba, tak z ropovodu MERO IKL, ke skladování, blendingu a distribuci ropy k zákazníkovi. Část kapacity tankoviště využívají státní hmotné rezervy pro skladování strategických zásob ropy.

Skladovací kapacity tvoří v současnosti čtyři nádrže o jednotlivém objemu 50.000 m³ a šest nádrží o objemu po 100.000 m³. Tyto ocelové tanky jsou nadzemní, s ocelovou ochrannou jímkou a plovoucí střechou. Areál tankoviště o celkové ploše asi 59 ha se nachází v okresech Mělník a Kladno, na katastrálních územích Nelahozeves, Podhořany, Uhy, Nové Ouholice a Sazená. Největší podíl připadá na k. ú. Nelahozeves.

Pro čerpání z Nelahozevsi do Kralup byl vybudován ropovod DN 350, pro čerpání do Litvínova se používá stávající potrubí ropovodu Družba a čerpání do Pardubic umožňuje nová čerpací stanice v CTR (protisměrně stávajícím ropovodem Družba).

CTR se skládá z několika základních provozních souborů, jež mají samostatnou funkci v rámci takto utvořeného celku. Jedná se o následující části:

- nádrže na ropu,
- čerpací stanice,
- potrubní rozvody ropy,
- vodní hospodářství,
- energetické hospodářství,
- stabilní hasicí zařízení,
- elektrická zařízení,
- systém řízení a kontroly.



Budování shybky přes Vltavu pro potrubí DN 350 na trase Nelahozeves - Kralupy nad Vltavou.

Studii k projektu vypracoval již na přelomu let 1990-1991 Chemoprojekt Litvínov, který následně ve spolupráci s Chemoprojektem Brno vyhotovil pro jednotlivé etapy výstavby tankoviště projektovou dokumentaci pro územní řízení. Energovod Praha zpracoval dokumentaci pro vedení elektrické přípojky 110 kV pro první a druhou etapu. V rámci přípravy projektové dokumentace bylo nutno provést v areálu CTR řadu zkoušek a průzkumů. Šlo především o půdoznalecké zkoušky, dynamické penetrace a geofyzikální a hydrologický průzkum.

Prováděcí projektovou dokumentaci zhotovil generální projektant ABB Lummus Global Brno spolu se svými subdodavateli, zejména s Chemoprojektem Litvínov, Vítkovicemi, a. s., Ostrava a dalšími. V technických podkladech je na 150 samostatných objektů stavby, které se postupně realizovaly.

Územní rozhodnutí pro stavbu CTR Nelahozeves vydal okresní úřad v Mělníku dne 16. března 1992 a stavební povolení pro CTR 17. dubna 1992.

Budování stávajícího komplexu CTR včetně přípravných prací začalo v polovině roku 1990 a skončilo v polovině roku 1997. Vlastní výstavba tankoviště trvala 5 let.

Přípravu a zahájení stavby CTR zajišťoval původní investor Kaučuk Kralupy. Stavba byla realizována systémem generálního dodavatele. Na základě výsledků výběrového řízení jím byla v roce 1992 ustanovena a. s. Vítkovice Ostrava. Jejimi subdodavateli byly Hutní montáže Ostrava, Vodní stavby Bohemia a další. Technický dozor investora vykonával Kaučuk, a. s. Investorství bylo na MERO ČR, a. s., převedeno k 31. prosinci 1993.

Celý projekt výstavby CTR byl realizován ve třech etapách. Každá etapa zahrnovala stavbu nádrží, potrubních rozvodů ropy, rozvodů silnoproudu, konstrukce, stavby čerpacích stanic atd. Základem celého komplexu CTR byla realizace první etapy, protože její rozsah musel zajistit funkci CTR pro čerpání ropy do všech tří českých rafinerií. Další etapy výstavby CTR lze označit jako etapy zkvalitnění provozu a rozšíření tankoviště.

První etapa výstavby CTR (označovaná také jako 0. - 1. etapa) zahrnovala práce spojené s přípravou staveniště, výstavbu čtyř nádrží s kapacitou 50.000 m³ (H 03, H 04, H 05 a H 06), zařízení tankoviště včetně předávací stanice ropovodu MERO IKL, ropovod DN 350 z Nelahozevsi do Kralup včetně jeho koncové stanice, komunikační a řídicí systém trasy CTR - Kralupy a elektrické vedení 110 kV na úseku CTR - Kralupy. Smluvní zajištění této etapy výstavby CTR vycházelo z hospodářské smlouvy ze dne 17. září 1991 a ze smlouvy o dílo mezi Kaučuk Kralupy, a. s., a Vítkovice, a. s., Ostrava. Původně sjednaný termín dokončení byl dodatkem ke smlouvě z 15. února 1994 prodloužen z 31. prosince 1993 na 30. května 1994. Důvodem tohoto prodloužení bylo zpoždění způsobené nepříznivými povětrnostními podmínkami na přelomu let 1992/1993 a kvalitativní nedostatky trubek DN 350 dodaných Vítkovicemi. Při provádění tlakových zkoušek ropovodu DN 350 (PC 07) bylo totiž objeveno 7 děravých trubek a při kontrole trasy inteligentním ježkem dalších 8 kritických míst. Reklamované opravy se značně protahovaly a skončily až 21. září 1995.



Hlavní armatury v meziprostoru nádrží.

Pravidelné koordinační porady se zabývaly kvalitou výstavby a postupem jednotlivých prací. Na úrovni řídicích pracovníků byly organizovány týdenní porady. Vedoucí pracovníci se scházeli čtrnáctidenně a porad v měsíčních intervalech se účastnili investor, mandatář a ředitelé dodavatelských a kontrolních firem. Superkontrolu zajišťovali pracovníci Inspekty Praha. V první etapě výstavby bylo v záruční době uplatněno více než 80 reklamací. Byly dohodnuty jak termíny jejich odstranění, tak i nové záruční lhůty. Nepříjemnou reklamací byla již zmíněná kvalita vítkovických trubek pro DN 350, protože díky tomuto skluzu byly narušeny termíny u dalších provozních celků, zejména koncového zařízení v Kralupech. Kuriózní událostí bylo, když do potrubí DN 500 byl omylem nasazen ježek DN 700, který potrubí poškodil.

Dne 27. dubna 1994 vydal okresní úřad v Mělníku povolení k prozatímnímu užívání I. etapy stavby a 14. června 1994 souhlasil se zahájením zkušebního provozu. 14. července 1994 došlo k propojení CTR Nelahozeves s ropovodem Družba a následující den byl zahájen příjem ropy do nádrží H 03, H 04, H 05 a H 06. V průběhu zkušebního provozu nebyly odhaleny žádné závažné funkční vady nebo negativní vliv z provozování CTR na životní prostředí. Pracovní tým provozního úseku pod

vedením Ing. V. Pence vypracoval návrh na uvedení CTR do trvalého provozu. Kolaudační rozhodnutí pro I. etapu bylo vydáno okresním úřadem v Mělníku 11. prosince 1995. Pro PC 07 a PC 12 (DN 350) se kolaudace protáhla až do 19. února 1996.

S odstupem času lze říci, že odzkoušení 0. a 1. etapy bylo nejnáročnější, neboť byla ověřována funkce prakticky celé technologie CTR Nelahozeves. U dalších etap již nebyl uplatňován zkušební provoz, protože se jednalo o tutéž technologii. Kolaudační rozhodnutí pro další etapy byla ovšem vydávána postupně.

Součástí 0. a 1. etapy výstavby bylo vybudování zařízení stavenišť, které bylo v provozu po celou dobu výstavby CTR. Šlo o 5 objektů, z nichž největší na ploše 3 ha byl v Nelahozevsi. Dalšími byly vykládkové místo pro těžké dodávky po železnici ve Velvarech, šatny a odstávková plocha v rafinerii Kaučuk, zařízení pro zřízení koncové stanice a pro vybudování shybky pro uložení potrubí DN 350 v korytu Vltavy mezi Nelahozevsi a Kralupami. Tato zařízení byla nákladná a jejich hodnota dosahovala téměř 50 mil. Kč.

Druhá etapa zahrnovala výstavbu 4 nádrží po 100.000 m³ (H 01, H 02, H 07, H 08) včetně potrubních rozvodů, rozvodu elektřiny, protipožárního zařízení a inženýrských a stavebních objektů. Na základě výběrového řízení, které proběhlo v roce 1993, získala tento kontrakt firma Vítkovice, a. s., Ostrava. Podle původního plánu měla být tato část zahájena v únoru 1993, ale o rok se pozdílala.

I když termíny předání nádrží byly dodatkem ke smlouvě prodlouženy, přejímka k prvním dvěma tankům byla posunuta o 82 dní a dalších dvou tanků o 45 dní. Důvodů pro to bylo hned několik. Ke značnému zdržení došlo v případě dodávek plechů pro montáž nádrží. Zpoždění byla zaznamenána i u dodávek trubek. U nádrže H 08 došlo v důsledku nízkých teplot k vyutí dna a svařování muselo být provedeno opakovaně. Nejzřetelnější problémy jsme zaznamenali při provádění natěračských prací, které se zpožďovaly až o několik týdnů. Příčinou tohoto stavu byly jednak nedostatky v koordinaci stavby ze strany dodavatele, jednak špatná vnitřní finanční politika a. s. Vítkovice.

Ve čtvrtém čtvrtletí 1995 začala být situace velmi vážná. Počátkem prosince bylo totiž z důvodu naplňování ropovodu MERO IKL ropou nutné připravit potřebné kapacity nádrží. Pod tímto tlakem přišla Vítkovice, a. s., s návrhem převzít tanky H 07 a H 08 k provozování bez provedení vnějších nátěrů. Tuto možnost jsme však nemohli akceptovat. Na druhé straně ale nebylo možné odkládat zahájení zkušebního provozu ropovodu MERO IKL. Proto bylo přijato rozhodnutí provést analýzu potřeby kapacit CTR pro tento zkušební provoz současně s vazbou na potřebné a možné odběry ropy rafineriemi. V té době byly k dispozici 4 tanky po 50.000 m³ a v září 1995 byly převzaty 2 tanky z druhé etapy po 100.000 m³, celkem tedy 400.000 m³. Proti tomu bylo třeba brát v úvahu nutnost zajištění provozu Družby a příslušné množství ropy pro zkušební provoz ropovodu MERO IKL. Po projednání s rafineriemi se přistoupilo na zajištění zkušebního provozu bez tanků H 07 a H 08, takže mimořádná opatření nebyla nutná. Natěračské práce se stále protahovaly a přejímka dotyčných tanků byla provedena 14. srpna 1996. Vzhledem k tomu, že se ve druhé etapě jednalo o stejnou technologii jako u etapy předcházející, nebyl okresními orgány stanoven zkušební provoz. Kolaudace tanků H 01 a H 02 proběhla 31. ledna 1996 a tanků H 07 a H 08 dne 14. října 1996.



2. etapa výstavby CTR - letecký snímek.

Součástí druhé etapy byla výstavba čerpací stanice do Paramo Pardubice, napojení ropovodu MERO IKL na CTR Nelahozeves a přípojka 2. etapy elektrické energie 110 kV - Slaný. Přejímka čerpací stanice Paramo byla provedena 27. října 1995 a kolaudace 20. února 1997. Zkušební provoz proběhl bez závad. Napojení ropovodu MERO IKL na CTR bylo převzato 27. listopadu 1995. Kolaudační rozhodnutí nebylo vydáno, neboť se na tuto část vztahovalo kolaudační rozhodnutí pro I. etapu. Přípojka 110 kV - Slaný byla zkolaudována 3. března 1997.

Třetí etapa představovala výstavbu dvou nádrží - H 09 a H 10 o kapacitě 100.000 m³. Spolu s nimi byly dále montovány potrubní rozvody, potřebná silnoproudá zařízení, komunikační spoje a doprovodná zařízení jako kanalizace, osvětlení apod. Tato etapa byla stavebně zahájena v dubnu 1995, tedy asi s ročním zpožděním. Její dokončení však nebylo vázáno na zahájení provozu ropovodu MERO IKL. Přejímka byla podepsána 29. července 1997 a kolaudace této etapy byla ukončena v říjnu 1997.

Vedle organizačního zajištění projektu, splnění požadavků povolovacího řízení a projektového a stavebního provedení bylo nutné pro realizaci CTR splnit náležitosti, které vyplývaly z majetkoprávních vztahů.

V České republice platí, že uspořádání majetkoprávních vztahů je jednou z podmínek kolaudačního řízení, které bylo nutné zajistit pro jednotlivé etapy výstavby CTR. Šlo jednak o pozemky, které jsme museli získat pro účely výstavby CTR, jednak o pozemky, jež bylo nutné v souvislosti s touto výstavbou zajistit věcnými břemeny.

Jednání o získání pozemků pro výstavbu CTR zahájil zpočátku Kaučuk Kralupy nad Vltavou. Po předání funkce investora MERO ČR, a. s., pokračoval nadále ve výkupu na základě mandátní smlouvy. K tomuto kroku se přistoupilo z praktických důvodů, neboť se jevilo jako vhodnější pokračovat v činnosti v původním směru s tím, že po uzavření agendy předá Kaučuk získané pozemky i služebnosti jako ucelený pozemek pod novým katastrálním číslem MERO ČR, a. s. Aby mohlo dojít k převodu pozemků, musel být dokončen privatizační program Kaučuku, kterým měl být tento státní podnik změněn na akciovou společnost. Majetkový převod, který byl upraven platnými předpisy, se uskutečnil formou kupní smlouvy.

Pozemky pro vlastní areál stavby CTR bylo nutno od majitelů vykoupit a notářsky převést do vlastnictví firmy. Šlo celkem o 80 pozemků v katastru obcí Podhořany (39), Sazená (20), Nelahozeves (18), Nové Ouholice (2) a Uhy (1). Celková plocha vykoupených pozemků činila asi 57,6 ha. Dalších 159 pozemků bylo třeba zajistit věcným břemenem podle elektrizačního zákona č. 79/1957 Sb. Týkalo se to pozemků v katastru obcí Uhy (73), Nelahozeves (47), Veltrusy (31), Lešany (5) a Kralupy - Lobeček (3). Kromě věcných břemen přicházelo v úvahu poskytování náhrad za instalaci elektrických stožárů a škody způsobené při jejich umístění a za škody na zemědělské a lesní produkci, ke kterým došlo během výstavby.

Jednáními o pozemcích byl mandátářem pověřen Ing. Zdražil. Výkup pozemků a zápisy služebností neprobíhaly zcela snadno, neboť dotyčné pozemky většinou nebyly v přímé správě jejich majitelů, probíhaly nedokončené restituční a dědická řízení po úmrtí původních majitelů apod. Vyskytl se i případ, kdy se musela vyřešit nesvéprávnost majitele k právním úkonům. Všechny výše uvedené skutečnosti majetkoprávní řízení značně prodlužovaly. Postupně se však podařilo výkup pozemků pro areál CTR uzavřít a všechna finanční vyrovnání byla splněna.

Neméně složitý průběh měla jednání o finančním vyrovnání za udělení souhlasu se zapsáním práva věcného břemene k pozemku. Nehledě na často nepřiměřené představy majitelů o výši náhrady šlo o komplikované zjišťování skutečných majitelů pozemků. Tato složitá situace byla nakonec vyřešena zapsáním práva věcného břemene na základě elektrizačního zákona (č. 79/1957 Sb.) do katastru nemovitostí ke všem dot-



Vstupní a výstupní stanice ropy a ježkovací komora Litvínov a MERO IKL.

čeným pozemkům. Vlastníci, s nimiž k vypořádání nedošlo, byli vyzváni jednak k prokázání svého vlastnického práva, jednak k vyjádření souhlasu s navrhovaným odškodněním. Pokud na tuto výzvu vlastníci pozemku nezareagovali a do 3 měsíců od uvedení stavby do provozu neuplatnil požadavek na náhradu, nevznikla oprávněné organizaci (MERO ČR, a. s.) podle zákona o elektrizační povinnosti se s ním vypořádat.

Vzhledem k tomu, že se majetkoprávní agenda neustále vyvíjí, je třeba zajistit její průběžné sledování tak, aby měla a. s. spolehlivý přehled jak o změnách vlastníků pozemků, tak i o zapsaných služebnostech na pozemku, stavební manipulaci atd.

Současná kapacita deseti skladovacích nádrží představuje 800.000 m³. Tanky jsou řešeny jako nadzemní ocelové s ocelovou havarijní jímkou. Dvojitě dno nádrží je vybaveno vakuovým systémem detekce netěsnosti. Dvoupalubové a celopontové plovoucí střechy jsou osazené dvojitým těsněním. Ropu v nádržích míchají čtyři vrtulová míchadla. Proti působení koroze chrání ocelové konstrukce nátěry a systém katodové ochrany.

Nádrže jsou dále vybaveny stabilním hasicím zařízením se dvěma okruhy. První okruh slouží pro rozvod hasicí pěny ze zásobníků a směšovače na střechu nádrže a do meziprostoru jímkou, druhým okruhem je rozváděna chladicí voda pro skrácení stěn pláště nádrže a jímkou. K indikaci požárů slouží hlásiče, termokabely a kamery pro vizuální kontrolu. Celý systém hašení je plně automatický.

Každá nádrž má tři vstupy pro ropu - z ropovodu Družba, ropovodu MERO IKL a z přečerpávací stanice v CTR. Výstupy z nádrží jsou čtyři - do rafinerií Kralupy a Litvínov a do dvou přečerpávacích stanic. Hladina ropy v nádrži je měřena plovákovým systémem.

Na ploše tankoviště Nelahozeves se nachází čtyři čerpací stanice, tři ve směru rafinerií Litvínov, Kralupy a Pardubice a poslední je přečerpávací stanice CTR.

Důležitou součástí tankoviště je předávací stanice, která zajišťuje příjem ropy z ropovodů Družba a MERO IKL a výstup ropy do ropovodu ve směru rafinerií Litvínov a Kralupy. Vstupní a výstupní stanice zajišťuje napojení podzemního potrubí ropovodu DN 350 do Kralup, vstup a výstup z ropovodu Družba a připojení ropovodu MERO IKL na potrubní systém CTR. Základní části předávací stanice tvoří potrubní propojky, elektricky



Měřicí a regulační stanice, regulační ventil Družba.

ovládané armatury a komory pro vkládání a vyjímání ježků. Kontrola tlaku ropovodů je zajištěna regulačními stanicí, která je vybavena regulačními a pojišťovacími ventily a průtržnými membránami. Částí předávací stanice je i měřicí stanice, která sleduje měření tlaku, teploty a průtoku.

Nadzemní potrubní rozvody zajišťují jednak vzájemné propojení všech nádrží, jednak spojení každé nádrže s čerpacími stanicemi. Hlavní středový koridor je zapuštěn pod úroveň okolního terénu.

Sloповé hospodářství má důležitý úkol - zachycovat úkapy čerpadel a odkalovat potrubní rozvody, vstupní a výstupní stanice a měřicí a regulační stanice. Všechny úkapy jsou svedeny do dvou ocelových nádrží, umístěných v podpovrchové otevřené jímce. Obě nádrže jsou vybaveny čerpadly pro přečerpání slopů zpět do nádrží na ropu.

Nemalá pozornost je v CTR věnována kanalizaci. Odpadní vody jsou děleny do tří skupin s vlastním kanalizačním systémem. Jde o odpadní vody dešťové, zaolejované a splaškové. Každý druh odpadní vody má samostatné potrubí zaústěné do příslušné čistírny. Po vyčištění je voda odvedena nejprve do retenční nádrže, a poté je čerpána zpět do Vltavy. Řeka Vltava je pro CTR zdrojem užitkové vody a vody pro stanice požární ochrany.

Hlavní napájení CTR Nelahozeves je zajištěno nadzemním vedením z přípojek 110 kV z rozvodu v Kralupech nad Vltavou a ve Slaném. Doplnkové napájení je možné z podzemní kabelové přípojky 22 kV a pro eventuální nouzovou potřebu je CTR vybaveno dieselovým agregátem.

Centrální tankoviště ropy v Nelahozevsi se připravovalo k výstavbě od druhé poloviny roku 1990. Vlastní stavba byla zahájena v květnu 1993 a posledním kolaudačním termínem byl říjen 1997. Rozhodující bylo dokončení 0. a 1. etapy, protože v jejich rámci byla ověřena prakticky celá technologie CTR. Zkušební provoz tankoviště byl zahájen 15. července 1994, kdy byl uskutečněn příjem první ropy z ropovodu Družba. Na základě vyhodnocení zkušebního provozu bylo v prosinci 1995 vydáno okresním úřadem v Mělníku rozhodnutí o uvedení CTR Nelahozeves do trvalého provozu. Od té doby zajišťuje tankoviště bezporuchové zásobování tuzemských rafinerií a každoroční skladování několika milionů tun ropy pro Správu státních hmotných rezerv.

VÝSTAVBA LINIOVÉ ČÁSTI ROPOVODU MERO IKL NA ÚZEMÍ ČESKÉ REPUBLIKY

Ropovod MERO IKL dosahuje celkové délky asi 350 km, z toho česká část měří 169 km. Ve Vohburgu je náš ropovod napojen na Transalpine Ölleitung (TAL). Na území Česka přechází v blízkosti hraničního přechodu Waidhaus - Rozvadov. Ropovod MERO IKL jako první spojil západoevropský ropovodní systém a ropovod Družba.

Projekt ropovodu MERO IKL byl z mnoha důvodů rozčleněn na několik provozních celků, které byly označeny číselnými symboly. Liniová část byla rozdělena na část nacházející se na území Bavorska a na území České republiky. Z věcného hlediska se ukázalo jako účelné ustanovit pro každou zemi vlastního investora. Hlavním cílem však zůstalo postavení funkčního ropovodu s jednotným řídicím a komunikačním systémem ve shodě s platnými předpisy v Německu i v České republice. Do jednotného řídicího systému náleží funkce tankoviště ve Vohburgu a bavorské a české části trasy ropovodu až do předávací stanice v Centrálním tankovišti ropy v Nelahozevsi.

Liniová část projektu na území České republiky se skládala ze dvou provozních celků, potrubní trasy z Rozvadova do Nelahozevsi (PC 04) a s tím souvisejícím zařízením a z optického kabelu podél trasy (PC 05) pro řídicí, kontrolní a komunikační účely, včetně výstavby armaturních šachet a elektrosignalizačních domků spolu s jejich zabezpečením, oplocením a příjezdovými cestami. Za hranici mezi liniovou částí ropovodu a centrálním tankovištěm ropy je považována předávací stanice ropy v objektu CTR.

Odpovědnost za funkčnost ropovodu, kterou převzala firma ILF Mnichov, se týkala zejména hydraulického výpočtu a otázek bezpečnosti a spolehlivosti ropovodu. Bylo nutno zajistit jak správný výpočet projektu, tak také sladit předpisy o ropovodech v obou zemích do takové míry, aby jim výsledné parametry ropovodu odpovídaly. Zejména se jednalo o českou normu Dálkovody hořlavých tekutin (ČSN 65 02 04) a německé normy Technische Regeln für brennbare Flüssigkeiten (TRbF 301), Zkouška těsnosti potrubí (VdTÜV 1051), Napěťová zkouška stress-testem (VdTÜV 1061), Ocelové trubky pro dálková vedení hořlavých tekutin a plynů (DIN 17172), Technické dodací podmínky pro armatury (DIN 3230) a další normy a předpisy na dodávky materiálu a zařízení.

Za generálního projektanta trasy ropovodu na českém úseku byl vybrán Chemoprojekt Praha, a. s., divize Litvínov. Ten v důležitých a styčných otázkách spolupracoval s mnichovskou firmou ILF. Generálním projektantem předávací stanice Nelahozeves byl Chemoprojekt Brno.

Vyšším dodavatelem české trasy ropovodu se na základě výsledků výběrového řízení, které se uskutečnilo ještě v rámci Chemických závodů Litvínov v únoru 1991, staly Vodní stavby, a. s., Praha a byla s nimi uzavřena Smlouva o budoucí smlouvě. Smyslem této úpravy bylo připravit dostatečné podklady pro řádnou smlouvu a zahájit stavební práce v polovině roku 1994. S Vodními stavbami byla v prosinci 1993 podepsána smlouva na provedení přípravných a předstihových prací, které byly zahájeny v lednu 1994 a dokončeny před zahájením vlastní výstavby trasy. Vodní stavby rozdělily projektovanou trasu ropovodu na 16 stavenišť, včetně tzv. souběhu. Stavba předávací stanice Nelahozeves, kterou realizovala Vítkovice, a. s., byla sledována samostatně.

Jednotlivé úseky trasy byly rozděleny mezi subdodavatele Vodních staveb, a. s., Praha takto:

Úsek 01-04 (Tachov, Plzeň)	-	71,475 km - Plynostav, a. s., Pardubice
Úsek 05-11 (Plzeň, Rakovník)	-	55,553 km - IPS, a. s., Praha
Úsek 12-16 (Rakovník, Kladno)	-	41,374 km - Vodní stavby, a. s., Praha

Stavba předávací stanice ropy v CTR Nelahozeves, kterou zajišťovala Vítkovice, a. s., měřila 0,034 km.

Ještě před samotným zahájením stavebních prací bylo nutné zajistit majetkoprávní náležitosti, tzn. zajistit souhlas majitelů se zápisem věcného břemene do katastru nemovitostí nebo výkup pozemků včetně odškodnění. Tuto agendu vedl na základě mandátní smlouvy investiční útvar Chemopetrolu Litvínov v čele s Ing. Soškou.

Trasa českého úseku ropovodu MERO IKL procházela asi dvěma tisíci pozemky na 93 katastrálních územích. U všech katastrálních čísel bylo nutno v předstihu sjednat povolení ke vstupu na pozemek a k provedení stavebních prací. Zápis věcných břemen obsahoval vedle vlastní stavební činnosti i souhlas s provozováním ropovodu, souhlas ke vstupu na pozemek za účelem oprav ropovodu a zákaz provádění vyjmenovaných činností, jež by mohly provoz ropovodu ohrozit, zejména stavební činnost, pěstování hluboko kořenících porostů apod. Část pozemků na trase ropovodu byla vykupována do vlastnictví MERO ČR, a. s. Odkoupeno bylo 115 parcel, na nichž jsou situovány armaturní šachty a příjezdové cesty k nim. Oceňování majetku a škod na zemědělské produkci se provádělo v souladu s Metodikou ministerstva zemědělství České republiky č. 17/89.

Místem odpovědným za povolovací řízení trasy ropovodu MERO IKL na českém území byl okresní úřad v Tachově. Prvním stupněm bylo udělení Rozhodnutí o umístění stavby. V podstatě se jednalo o územní řízení. Územní rozhodnutí bylo vydáno 5. prosince 1991. Stavební povolení jsme na základě námi předložených podkladů obdrželi 1. listopadu 1993. Tento doklad byl ve srovnání se stavebním povolením vydaným v Bavorsku, jež obsahovalo více než 150 stran, velmi stručný. České stavební povolení doprovázel závěrečný doklad o schválení stavby kolaudačním rozhodnutím o liniové části ropovodu, včetně schválení všech změn v dokumentaci, a bylo datováno 24. únorem 1997. Celé schvalovací řízení mělo řadu dílčích etap a od roku 1991 do kolaudačního rozhodnutí v roce 1997 bylo vydáno 34 rozhodnutí a povolení, která se vztahovala k vlastní stavbě, přístupovým cestám, zkušebnímu provozu apod. Část těchto povolení se vztahovala na předávací stanici v Nelahozevsi a na stavby v tzv. souběhu. Povolovací místa jak v České republice, tak i v Bavorsku stanovila pro trasu odpovídající bezpečnostní koeficienty - pro Bavorsko koeficient 1,6 pro běžnou trasu a 2,0 pro vodohospodářsky důležitá místa, pro ČR koeficient 1,7 pro běžnou trasu a pro významné vodohospodářské oblasti a blízkou zástavbu se koeficient zvyšoval podle povahy věci o 10 - 20 %.

Postupujeme-li ve směru toku ropy z Bavorska do České republiky, trasa ropovodu vede okresy Tachov, Plzeň-sever, Rakovník, Kladno a Mělník. Na 169 kilometrech délky je vybudováno 26 armaturních šachet. Ty mají povahu podzemních betonových van vybavených kulovými uzávěry s elektropohonem a zařízením pro sledování a ovládání provozu. Navzájem jsou od sebe umístěny v délce nepřesahující 15 km. Z bezpečnostních důvodů jsou armaturní šachty oploceny a vedou k nim příjezdové cesty. Dvacet montovaných elektrosignalizačních domků je napojeno na nízké napětí elektrické energie a je v nich umístěno telemetrické zařízení.

S přípravnými pracemi na trase se začalo 1. února 1994. Zemní práce byly zahájeny mýcením keřů a porostů, vyhloubením rýh pro položení potrubí, budováním protlaků pod silnicemi, cestami a železničními tratěmi a shybek pro přechod řek, přípravou příjezdových cest a zařízení stavenišť. V dalším kroku byla sňata vrstva ornice a uložena odděleně pro pozdější rekultivaci. Průběžně bylo potrubí po trase rozváženo, ukládáno a zajišťováno před nevhodným použitím, neboť při nedostatečné péči mohlo dojít k jeho poškození či úrazům pracovníků.

Vlastní stavební práce byly zahájeny o půl roku později. Slavnostní akt, který se konal při této příležitosti dne 1. září 1994, proběhl v budově zařízení staveniště v Kolečovicích a u Řevničova. Jako čestní hosté se zúčastnili ministr průmyslu a obchodu České republiky Ing. Dlouhý a státní sekretář bavorského minis-

terstva hospodářství a dopravy. Zahájení byli dále přítomni představitelé bavorského ministerstva práce, TÜV, naši obchodní partneři z TAL a ILF v Bavorsku, novináři a další. U Řevničova proběhla prohlídka připravené trasy a byla symbolicky rozbita láhev šampaňského. Společenská část zahájení se odehrála v Novém Strašecí v restauraci DUO.

Podle jednotlivých pracovních úseků trasy byly pro postup prací organizačně vytvořeny 4 pracovní čety. Počátkem října 1994 po dohodě s TÜV a Bavorským úřadem pro vodní hospodářství vznikla pátá četa, kterou zajistil Plynostav Počernice. Tato četa pracovala na 13 kilometrů dlouhém úseku a přihlížela k problematice možných účinků stavby a provozu ropovodu na území části Bavorska.

Zásadní pro projekt bylo stanovení hodnot potrubí. To má nominální vnější průměr 711,2 mm (28") a tloušťku stěn od 8 mm do 12,5 mm v závislosti na hydraulickém výpočtu. Pro rozhodnutí o druhu oceli bylo nutné zjistit optimální poměr rozhodujících vlastností materiálu trubek, zejména houževnatosti, pevnosti, tažnosti a svařitelnosti. Splnění nároků na pružnost potrubí a na optimální tloušťku stěn podle hydraulického výpočtu umožnila ocel StE 480.7 (tm). Dodané potrubí bylo pokryto tovární tvrdou polyetylenovou izolací. V místech montážních svarů se izolace prováděla přímo na stavbě.

Podle schváleného projektu činí maximální provozní tlak na výstupu z čerpací stanice ve Vohburgu 65 barů a na vstupu do předávací stanice v Nelahozevsi 55 barů. V prostoru CTR se pracuje s nižším tlakem, kterého je docíleno regulačním ventilem. Za regulačním ventilem je pak tlak odpovídající plnicímu tlaku nádrží.

Na trase v České republice byly jednotlivé trubky svařovány basickými spádovými elektrodami postupem shora dolů. Naproti tomu na bavorské trase se uplatňovalo svařování pomocí celulosových elektrod, což mělo nemalou výhodu v rychlosti svařovacího postupu. Malý úsek podél bavorsko - české hranice je postaven z podélně svařovaného potrubí proto, aby tato část byla v technickém souladu s bavorským úsekem.

Potrubí se svařovalo na povrchu basickými elektrodami BVD o průměru 2,5 nebo 3,2 mm u kořene svaru a v dalších vrstvách 3,2 až 4,0 mm. S pomocí těchto elektrod bylo dosaženo téže houževnatosti jako u základního materiálu. Projekt stanovil zařazení montážních obvodových svarů do 2., výjimečně do 3. klasifikačního stupně podle ČSN. Kvalita svarového spoje byla velmi pečlivě kontrolována a dokumentována. Obvodové svary byly prověřovány jak rentgenem, tak ultrazvukem. Důsledně prováděná kontrola měla příznivý vliv na kvalitu potrubí jako celku. Nezávislým kontrolorem kvality svarových spojů na trase byla firma RTD, Pardubice. Opravy svarů se pohybovaly v rozmezí 10 - 25 %. V této chybovosti se promítla jednak zvolená technologie svařování, jednak lidský faktor.

Pokládka potrubí se prováděla tzv. postupnou vlnou do předem připravené rýhy pomocí trubopokladače. Pokládání svařené potrubí se vzhledem ke své pružnosti a houževnatosti chová jako gumová hadice. Při zasypávání je rozhodující, aby zásypaný materiál umístěný nad horní úroveň potrubí byl dostatečně jemný, bez kamenů a řádně zhutněný. Současně se instalovala katodická antikorozi ochrana.

Po uložení potrubí do země proběhl tzv. stress-test, který se na našem území v tak velkém rozsahu konal vůbec poprvé. Jedná se o tlakovou zkoušku, kterou u nás podle předpisů TÜV Mnichov provedla bavorská stavební firma Streicher, GmbH. Stress-test se uskutečnil na 17 částech trasy podle rozdělení tloušťky stěn a výškového profilu a proběhl tak, že příslušný úsek potrubí byl naplněn vodou a postupně podroben zkoušce tlakem, při kterém je dosahováno 90 - 110 % meze kluzu materiálu. Tím dochází k lepšímu uspořádání vnitřní struktury materiálu, odstranění vnitřního pnutí a k omezení šíření trhlinek materiálu. Po provedení stress-testu a následné tlakové zkoušce nebyly na potrubí zjištěny žádné netěsnosti

a praskliny. Po ukončení všech zkoušek byla ježky voda vytlačena a potrubí vysušeno. Jednotlivé úseky byly po ukončení testu spojeny garančními svary a do armaturních stanic byly navařeny armatury.

Součástí komplexu stavebního celku byl také řídicí a komunikační systém, jenž zahrnoval dálkový optický kabel, přenosové a sdělovací zařízení a systém tvořený počítači, jež jsou vybaveny standardním a speciálním software. Optický kabel pro řídicí, kontrolní a komunikační systém je ve shodě s platnými předpisy veden paralelně s potrubím ve vzdálenosti do 5 metrů. Naproti tomu v Bavorsku je dovoleno, aby byl kabel položen do společné rýhy s potrubím. Vlastní telekomunikační systém dodalo konsorcium firem ABB/Siemens. Montážní práce provedla TMP, a. s., Praha a ČKD, a. s., Praha. Montáž pro řídicí systém SCADA zajistila firma ABB.

V průběhu výstavby byla zvláštní pozornost věnována území na česko-bavorské hranici, které patří v délce asi 13 km k povodí Dunaje a odvádí vody do Bavorska. Proto by případná ropná havárie na tomto úseku zasáhla německé území. Toho si samozřejmě byly povolovací úřady vědomy, a proto si Bavorsko chtělo bezpečnost tohoto území zajistit samo. Po zkušenostech se svými sousedy však považovalo za velmi delikátní zasahovat do pravomoci českých úřadů. Nakonec bylo nalezeno přijatelné řešení. Chemopetrol Pipeline, GmbH, převzal formální odpovědnost za případnou škodu, která by z rozdílných předpisů mohla vzniknout, a zavázal se umožnit bavorským dozírajícím institucím (TÜV a Úřadu vodního hospodářství) zkontrolovat kvalitu prováděných prací na této části trasy. Příslušná technická dokumentace byla zpracována separátně a z hlediska uvedených požadavků prověřena.

Stavební práce probíhaly svižným tempem. Na konci roku 1994, kdy bylo vydáno stavební a provozní povolení pro bavorskou část trasy, bylo na tuzemské části trasy svařeno asi 50 % potrubí, 29 % trasy bylo položeno a 28 % délky zahrnuto. Nicméně jsme museli překonávat řadu problémů. Jednak byl systém svařování trub basickými elektrodami pomalejší, jednak procento zjištěných chyb svarů bylo poměrně vysoké, a tudíž bylo nutné provádět náročné opravy. Ojediněle byly u potrubí dodaného firmou Preussag zjištěny kvalitativní chyby, které byly přijetím kontrolních opatření jak ve výrobě, tak při příjemce zboží odstraněny.

Na kvalitu stavebních prací mělo negativní vliv jednak špatné počasí na počátku roku 1995, jednak nedodržování technologické disciplíny. Občas docházelo ke značné časové prodlevě mezi výkopem rýhy a vlastní pokládkou a objevovaly se i případy, kdy se do zásypu dostával naprosto nevhodný materiál, ba dokonce kameny o velikosti až 20 cm, takže se muselo přistoupit k vyčištění rýhy a novému zasypaní.

Narušení harmonogramu prací způsobilo zpoždění dodávek potrubí a armatur. Při realizaci stavby se jako problematické vedle technologických nedostatků ukázalo podkládání potrubí pytli naplněnými gumovou drtí, které pro kamenité a skalnaté dno rýh předepsal generální projektant. Na těchto místech však v důsledku tohoto opatření docházelo ke vzniku ovality nebo boulí na potrubí. Tyto vady musely být v řadě případech odstraněny dodatečnými opravami.

Do vážné situace jsme se dostali kvůli dodávce kulových uzávěrů od francouzské firmy Flow Control. Jednak bylo nutné dodatečně vyjasnit technické podmínky diferenčního testu (DD test), jednak musely být sjednány náhradní dodací lhůty tak, abychom dodrželi termín dokončení stavby a zahájení zkušební provozu. Firma Flow Control vyvolala značný stres v plnění termínů stavby na obou úsecích stavby. Tento problém se podařilo vyřešit pouze za cenu mimořádných opatření u dodavatele strojní části a na staveništi.

Vznikaly ale i potíže, které jsme jen ztěžili mohli předvídat. Například pro stress-test bylo nutno zajistit dostatečné množství vody, jejíž zpětné vypouštění do přírodních toků muselo být schváleno ve vodo hospodářském řízení.

V průběhu prvního pololetí 1995 se podařilo na českém úseku postupně odstranit podstatnou část nedostatků při výstavbě a zkrátit zpoždování prací. V květnu 1995 bylo svařování dokončeno a potrubí uloženo na 96,2 % trasy. Chránička pro optický kabel byla položena na 65,7 % českého úseku. Dne 20. září 1995 byl na česko-bavorské hranici proveden tzv. „zlatý svar“ potrubí a tím bylo dosaženo spojení bavorské a české části ropovodu.

V listopadu 1995 vydala Inspekta, a. s., Praha certifikát o vhodnosti a připravenosti liniové části ropovodu k provozování. Komplexní zkoušky systémů na zařízení ropovodu proběhly s dobrým výsledkem, a proto byla okresnímu úřadu v Tachově předložena žádost o povolení zkušebního provozu. Tento souhlas byl vydán 11. prosince 1995.

V etapě přípravy zkušebního provozu byla vedle prací na technických úsecích věnována maximální pozornost zpracování havarijního systému ve všech okresech, kterými trasa ropovodu na českém území prochází. Pro hasičské záchranné sbory těchto okresů byla zakoupena technika pro likvidaci ropných havárií včetně čerpadel, dopravních prostředků, norných stěn atd. a byl vypracován soubor opatření včetně jejich organizačního programu a školení příslušných pracovníků. Partnerem pro smluvní zajištění údržby byla na základě výběrového řízení zvolena firma Transgas.

Pro zajištění všech předepsaných zkoušek a uvedení ropovodu do provozu byl sestaven integrovaný tým, který se skládal z pracovníků MERO ČR, a. s., a ILF. Hlavní pozornost věnovala tato skupina funkčnosti ropovodu jako celku, řídicí centrále ve Vohburgu, předávací stanici v Nelahozevsi, armaturním stanicím a řídicímu a komunikačnímu systému. Funkční zkoušky byly velmi rozsáhlé a zaměřily se na 2.000 položek a údajů včetně software.

Po ukončení dílčích zkoušek byl řídicí, kontrolní a komunikační systém v plném rozsahu spojen mezi Vohburgem a CTR Nelahozeves. Nyní již mohla být zahájena komplexní zkouška, při níž se všestranně odzkoušela programová účinnost a funkčnost celého řídicího, kontrolního a komunikačního systému. Dozor nad jejím průběhem zajišťoval TÜV Bayern-Sachsen.

Dne 4. prosince 1995 byl ropovod po roce od zahájení stavby v Bavorsku a po 16 měsících práce na českém úseku připraven k napouštění ropou.

Po ukončení výstavby bylo potrubí kalibrováno a čištěno ježkem. Při napouštění potrubí ropou však existovalo reálné nebezpečí vzniku výbušné směsi se vzduchem, který zůstal v potrubí po ježkování. Dalším problémem byl fenomén „Airlocking“, který může při výškovém profilu ropovodu vytvářet nepříznivý protitlak. Tento efekt byl společně s vyloučením možnosti vzniku výbušné směsi vyřešen tak, že před sloupec ropy byl v potrubí předřazen sloupec vody o délce 6 km s několika ježky, a tím došlo k eliminaci výše uvedených rizik. Tato voda se z potrubí odpouštěla v Nelahozevsi před příchodem sloupce ropy. Plnění potrubí, které bylo zahájeno 2. prosince 1995, probíhalo rychlostí 0,5 m za vteřinu. Bavorsko-českou hranici ropa překročila 8. prosince 1995 a do Nelahozevsi dorazila o čtyři dny později. V průběhu naplňování potrubí byly všechny armaturní šachty dozorovány pracovníky, kteří sledovali průchod ropy.

Zajištění zkušebního provozu vyžadovalo velmi intenzivní práci. Vedle školení pracovníků se do popředí naší pozornosti stavěl soubor opatření nutných pro jeho úspěšné provedení. Pokud šlo o personální zabezpečení, bylo sestaveno 7 dvojic obsluhy a dva pracovníci byli vysláni na tankoviště ve Vohburgu.

Program zkušebního provozu zahrnoval zejména:

- veškeré komplexní zkoušky, které předcházejí naplnění systému ropou nebo provozu čerpadel, zejména šlo o subsystemy pro zjištění a lokalizaci úniku ropy včetně bezpečnostních opatření,
- hydraulické odzkoušení pro ověření funkce a postupů příslušných částí systému,
- prokázání plánovaného výkonu ropovodu,
- použití inteligentního ježka pro ověření síly stěny potrubí a provedení nultého měření pro porovnání s dalším měřením v následujících letech,
- třicetidenní test k ověření řídicího, kontrolního a komunikačního systému ropovodu,
- odzkoušení ultrazvukového ježka pro vyhledávání úniků ropy a jeho přizpůsobení pro systém ropovodu MERO IKL.

Při zkouškách byla používána tři hlavní a tři podávácí čerpadla v tankovišti Vohburg. Optimalizace systému zjišťování netěsností byla provedena na dvou šachtách na území SRN a na dvou armaturních šachtách na českém území. Po ukončení hydraulických zkoušek byly zopakovány uvolňovací zkoušky na LV 26, LV 28 a LV 29. Současně se odzkoušela funkčnost systému indikace místa úniku s přesností na 80 m. Zkoušky byly řízeny z velínu ve Vohburgu. Výsledek těchto zkoušek ověřil TÜV.

Výkonová zkouška byla zahájena 23. června 1996 v 8:00 hodin a ukončena 24. června 1996 ve 12:30 hodin. Při provozu dvou hlavních a dvou podávacích čerpadel byl potvrzen výkon 1.500 m³/hod., který odpovídá projektované kapacitě 10 mil. t/rok. Byly odzkoušeny jednotlivé prvky zabezpečovacího, řídicího a komunikačního systému a v 30 denním garančním testu ve dnech 9. září až 9. října 1996 byla prokázána spolehlivost a funkčnost SCADA systému.

Kontrola těsnosti ropovodu se měla provést buď ultrazvukovým ježkem, nebo diferenčním testem (DD test). Ve fázi zkušebního provozu se 1x měsíčně aplikovaly DD testy s dobrým výsledkem. Po několikaměsíčním provozu některých trasových kulových armatur však bylo zjištěno, že nadále nesplňují podmínky těsnosti pro DD test, a proto bylo rozhodnuto, že pro roční provádění DD testu bude zajištěno takové měření, které bude možné pro tento účel využít. Při čerpání ropy dne 30. srpna 1996 proběhlo nulté měření ultrazvukovým ježkem EDAG a od 16. do 23. července 1996 nulté měření inteligentním ježkem PIPETRONIX.

Během zkušebního provozu se na liniové části ropovodu realizovaly další činnosti, jako například kontrola zařízení na trase, a to pochůzkou, letecky nebo sledováním pomocí telemetrie na dispečinku. Pochůzková kontrola se prováděla jednou týdně a letecká každé 2 měsíce. V letech 1996 - 1997 prováděla leteckou kontrolu firma HELIOSERVICE, Mladá Boleslav a v letech 1997 - 1999 firma LPS (letecké práce a služby), Mělník. Na dispečinku CTR byly pro sledování zkušebního provozu ropovodu MERO IKL vedeny kromě automatických výpisů událostí také knihy pro záznamy tlaku, teploty, doby chodu zařízení atd. V archivu provozního úseku je vedle provozně technické dokumentace potřebné pro údržbu a opravy vedeny provozní, požární bezpečnostní a havarijní dokumentace.

Z výše uvedených údajů vyplývá, že zkušební provoz nezjistil žádné nedostatky, které by bránily trvalému provozu ropovodu. Ačkoliv spolehlivost a funkčnost ropovodu byla zřetelně prokázána, bylo nutné v průběhu záručních lhůt vyřešit na 199 reklamačních případů, které se týkaly zejména průniku vody a prasklin ve stropních panelech v armaturních šachtách, netěsnosti trasových kulových armatur či koroze potrubí v šachtách.

Souhlas k zahájení zkušebního provozu liniové části před vydáním kolaudačního rozhodnutí byl vydán okresním úřadem v Tachově dne 11. října 1995. Dne 13. listopadu 1996 byl dodatkem č. 1 k prozatímnímu užívání liniové části tento souhlas prodloužen do 30. června 1997. Kolaudační rozhodnutí liniové části ropovodu MERO IKL včetně všech změn bylo uděleno 24. února 1997.

Vybudování provozuschopného ropovodu MERO IKL bylo podpořeno dobrým organizačním i technickým zabezpečením. Ropovod byl postaven v rekordně krátké době a díky technickým parametrům jej lze bezesporu označit za nejmodernější evropský ropovod současné doby. O zodpovědném přístupu všech zúčastněných pracovníků svědčí i ta skutečnost, že v nákladové oblasti bylo oproti původnímu rozpočtu dosaženo výrazné finanční úspory.

Slavnostní zahájení provozu ropovodu MERO IKL se na území České republiky uskutečnilo 25. března 1996. Oficiální část se konala na zámku v Nelahozevsi. Symbolické zahájení provozu spolu s prohlídkou proběhlo v CTR Nelahozeves. Čestnými hosty byli předseda vlády České republiky Ing. V. Klaus, ministr průmyslu a obchodu ČR Ing. V. Dlouhý a bavorský ministr hospodářství a dopravy pan Otto Wiesheu se svým doprovodem. V projevech vládních představitelů obou zemí byl podtržen význam ropovodu pro vzájemnou spolupráci obou zemí. Součástí slavnosti bylo ocenění předních pracovníků MERO ČR, a. s.

Rozhodujícím přínosem ropovodu MERO IKL pro Českou republiku je vytvoření alternativní možnosti pro dodávky strategicky významné suroviny, kterou ropa bezesporu je.



Slavnostní zahájení provozu ropovodu MERO IKL v České republice. Prohlídka tankoviště se zúčastnili bavorský ministr hospodářství a dopravy Otto Wiesheu, předseda vlády ČR Ing. Václav Klaus a ministr průmyslu a obchodu Ing. Vladimír Dlouhý.



Mezi oceněnými pracovníky nechyběli ani oba jednatele MERO Pipeline, GmbH, Ing. Antonín Šínagl (v popředí) a Ing. Václav Volf.

Napsal: Ing. Václav Volf

©

Realizace a grafický design

 **VINLAND[®], reklamní agentura**

Na Louži 1, 101 00 Praha 10

Tel.: 02/71 72 45 04

Fax: 02/71 72 45 05

e-mail: mmpro@alphanet.cz