



Obec Metly v okrese Strakonice poškozená v povodních, srpen 2002.

ZPRÁVY

ČKAIT



Informace

ČESKÉ KOMORY AUTORIZOVANÝCH
INŽENÝRŮ A TECHNIKŮ ČINNÝCH VE VÝSTAVBĚ

41²⁰
02



OBSAH

Z NAŠEHO POHLEDU

POVODNĚ 2002 1

NÁZORY A STANOVISKA

TRVALÝ PROFESIONÁLNÍ ROZVOJ – NUTNOST PRO AUTORIZOVANÉ OSOBY! ... 1

REAKCE NA PŘÍSPĚVEK ING. FIALY A ING. KUCHYNKY 3

Z ČINNOSTI KOMORY

POMOC ČKAIT PŘI ODSTRAŇOVÁNÍ NÁSLEDKŮ POVODNÍ 3

EXKURZE BERLÍN – LIPSKO 4

MALÉ STŘÍPKY Z VELKÝCH STAVEB 5

SKANDINÁVIE – ZPRÁVA O ZÁJEZDU

ČSSI A ČKAIT OK HRADEC KRÁLOVÉ 6

LOFOTY 2002 – ZPRÁVA O ZÁJEZDU

ČSSI A ČKAIT OK ČESKÉ BUDĚJOVICE 9

EXKURZE NA VÝSTAVBU DÁLNICE A 17,

DRÁŽDANY – STÁTNÍ HRANICE S ČR 11

STRUČNÁ ZPRÁVA O USKUTEČNĚNÉ I PŘIPRAVOVANÉ

ZAHRANIČNÍ SPOLUPRÁCI ČKAIT 12

NA VŠB – TECHNICKÉ UNIVERZITĚ OSTRAVA VZNIKLA

FAKULTA BEZPEČNOSTNÍHO INŽENÝRSTVÍ 12

BAUMAX, STAVEBNÍ TECHNICI A INŽENÝŘI 14

INFORMAČNÍ CENTRUM

NA POMOC ZNALOSTEM A SEZNÁMENÍ S PROSTŘEDÍM

EVROPSKÉHO TRHU 15

REPRINTY TECHNICKÝCH DĚL A JEJICH UŽITEČNOST 17

PRÁVO

ENERGETICKÝ PRŮKAZ BUDOVY 17

VÝBĚROVÁ ŘÍZENÍ A ZADÁVÁNÍ INŽENÝRSKÝCH STAVEB 18

ZE ZAHRANIČÍ

POLŠTÍ STAVEBNÍ INŽENÝŘI A TECHNICI SNĚMOVALI 21

Z ČINNOSTI ZAHRANIČNÍCH INŽENÝRSKÝCH KOMOR 22

PRÁVNÍ PROSTŘEDÍ A SPOLEČNÝ STAVEBNÍ TRH EVROPSKÉ UNIE 24

ZE SVĚTA VÝSTAVBY 31

ODBORNÉ AKCE

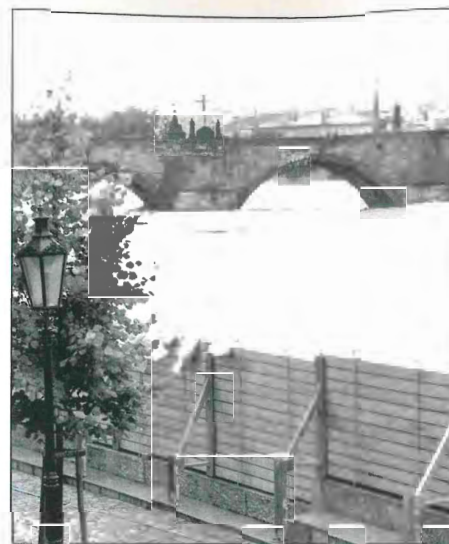
ODBORNÉ VÝSTAVY, VELETRHY A KONFERENCE 35

SEMINÁŘ NA TÉMA „REKONSTRUKCE VE STAVEBNICTVÍ“ 35

ODBORNÉ PUBLIKACE

ČÍSLO 4/2002 ČASOPISU TEPELNÁ OCHRANA BUDOV

JE VĚNOVÁNO POVODNÍM 35



Fotografie na titulní straně obálky:

Praha v povodních, srpen 2002

Autor fotografie:

Petr Šolár

Z + i 4/02

PRO SVÉ ČLENY VYDÁVÁ ČESKÁ KOMORA
AUTORIZOVANÝCH INŽENÝRŮ A TECHNIKŮ
ČINNÝCH VE VÝSTAVBĚ

WWW.ZPRAVY-CKAIT.CZ

Redakční rada:

Ing. Miroslav Loutocký, předseda redakční rady,
tajemník RS Brno, člen představenstva ČKAIT
Marie Báčová, ředitelka Informačního centra ČKAIT
Ing. František Bartoň, Hradec Králové
Ing. Jan Bedrníček, tajemník ČKAIT
Doc. Ing. Otakar Gartner, CSc.
Ing. Jiří Kuchynka, čestný člen ČKAIT
Doc. Ing. Vojtěch Mencl, CSc.,
člen představenstva RS Brno
Ing. Miroslav Najdekr, CSc.,
předseda Autorizační rady ČKAIT
Ing. Jiří Schandl, přednosta oblasti České Budějovice,
člen Stavovského soudu
Ing. Ivana Švaříčková, Fakulta stavební VUT v Brně
JUDr. Marie Urbancová, kancelář RS Brno
Ing. Svatopluk Zídek, přednosta oblasti Karlovy Vary,
člen představenstva ČKAIT

Adresa redakce:

ČKAIT – regionální sekce Brno
Vrchlického sad 2, 602 00 Brno
telefon/fax: 545 574 310, telefon: 545 212 123
e-mail: ckait@brno.anet.cz

Grafická úprava: EXPO DATA spol. s r.o.
Výstaviště 1, 648 03 Brno
tel.: 541 152 565, e-mail: mkuncak@expodata.cz

Tisk: Tiskárna EXPODATA–DIDOT, spol. s r.o.
Langrova 43, 627 00 Brno

Vycházíme nejméně čtyřikrát ročně
jako příloha Věstníku ČKAIT
Pro členy ČKAIT zdarma
Náklad 21 750 výtisků

Následující vydání Z + i ČKAIT č. 5/2002

Termíny příspěvků: 22. 10. 2002 na adresu firmy
EXPO DATA spol. s r.o.

Termín vydání: 13. 12. 2002

POVODNĚ 2002

Českou kotlinou se prohnala největší povodňová vlna za poslední dvě až tři století. Z pohledu statistiky se hovoří o vodě více než stoleté, možná stopadesátileté nebo pětisetleté. Všechna média jí věnovala pochopitelně velkou pozornost, popsala záplavy velmi podrobně včetně uveřejnění obrazové dokumentace. Tato informace se zaměřuje na činnost stavebních profesních organizací v inkriminovaném období.

Krátce po zahájení činnosti se obrátil krizový povodňový štáb Magistrátu hlavního města Prahy na Českou komoru autorizovaných inženýrů a techniků i na Český svaz stavebních inženýrů. Ředitelka kanceláře ČKAIT, Ing. Lenka Zimová, a prezident ČSSI, Doc. Ing. Miloslav Pavlík, CSc., zpracovali a předali pražskému magistrátu seznam statistik. Obdobně postupovaly i Oblastní kanceláře ČKAIT. Určitou výhodou se ukázaly zkušenosti některých kanceláří komory z katastrofálních záplav na Moravě v roce 1997. Dalo se tak navázat na aktivní a velmi úspěšnou práci moravských a východočeských kanceláří v té době.

Vydaná zpráva ČKAIT, předaná sdělovacím prostředkům, měla následující znění: „Česká komora autorizovaných inženýrů a techniků nabízí pomoc svých členů – autorizovaných osob – při odstraňování následků letošních katastrofálních povodní. O pomoc je možno žádat v Oblastních kancelářích ČKAIT. Komora uhradí ze svých prostředků činnost vyžádaných expertů při řešení havarijních situací na stavbách, komunikacích, mostech a dalších stavebních objektech. Spojení lze získat na webových stránkách ČKAIT (www.ckait.cz).“ Zároveň představenstvo ČKAIT vyzvalo všechny členy komory, aby se v rámci svých možností aktivně podíleli na řešení následků letošních katastrofálních povodní.

Předseda ČKAIT, Ing. Václav Mach, a prezident ČSSI, Doc. Ing. Miloslav Pavlík, CSc., byli pozváni ministrem pro místní rozvoj, Mgr. Pavlem Němcem, na mimořádnou osobní schůzku zaměřenou na činnost a využití potenciálu obou profesních institucí v tomto mimořádně obtížném časovém období. ČKAIT byla vyzvána ke jmenování odborníků do komise, zabývající se důvody zaplavení metra.

Ing. Jiří Plíčka, CSc., člen představenstva ČKAIT, vystoupil v České televizi ve sledovaných večerních hodinách v mimořádném povodňovém zpravodajství a v rozhovoru s moderátorkou Ivetou Toušlovou podal systémové informace k prvním krokům k prověření a ochraně staveb. Na televizní vystoupení reagoval okamžitě finský rozhlas, jehož reportérka právě v Praze natáčela aktuální reportáž z povodní; protože sledovala

v televizi zpravodajství, kontaktovala přímo Ing. Plíčku. Stejným způsobem postupoval Český rozhlas Radiožurnál.

Autorizovaní inženýři – statici a mostaři – se v jednotlivých regionech aktivně zapojili do sanačních prací, urychleně prováděli první základní prohlídky objektů a selektovali je do tří základních kategorií: k demolicí, bez závad a objekty, které vyžadovaly další monitorování. Kolegové z oblastí, které nebyly zasaženy, pomáhali tam, kde bylo právě nejvíce zapotřebí – např. z Hradce Králové v Ústí nad Labem apod.

Dne 28. srpna navštívil komoru pracovník americké URS Corporation z Washingtonu, který byl zároveň konzultantem USAID. Hlavním úkolem jeho několikadenní mise do České republiky byla návštěva zaplavených oblastí Prahy, jižních a severních Čech a výběr okruhu prací, se kterými by URS mohla pomoci. Navštívil řadu míst, představitelů státní správy i konzultačních firem. S představiteli komory se setkal až na samém konci své mise. Nabízenou eventuelní technickou asistenci při prohlídkách a projektech rekonstrukce zaplavených objektů nepovažujeme za příliš efektivní, neboť jak kapacitou, tak především většími zkušenostmi s rekonstrukcemi historických budov jsme schopni tyto práce zabezpečit sami. Bude vhodnější využít nabízenou pomoc efektivněji v jiných profesích.

Také partnerské organizace z ECCE (evropské sdružení národních organizací stavebních inženýrů) a Visegrádské čtyřky (inženýrské organizace z Maďarska, Polska a Slovenska) nabízejí pomoc, bude-li zapotřebí.

Téměř všichni členové naší komory, kteří se podíleli na základních prohlídkách, nepožadovali žádnou úhradu za práce s tím spojené. Ukázali tak svoji morální sílu a solidaritu. Jim všem patří dík, dík od postižených povodněmi.

Ing. Jiří Plíčka, CSc.

člen představenstva ČKAIT

TRVALÝ PROFESIONÁLNÍ ROZVOJ – NUTNOST PRO AUTORIZOVANÉ OSOBY!

Čas od času se v diskusi na valných hromadách či v příspěvcích v Z + I ČKAIT setkávám s názorem odmítajícím celoživotní

vzdělávání autorizovaných inženýrů a techniků, většinou se zdůvodněním spočívajícím v nedostatku času při současném postavení AO, finančních nákladech či ve zpochybnění vůbec jeho nutnosti. Naposled mě zaujal obdobný podivuhodný výpočet v článku Ing. Vlasty Kůtové v Z + I 1/02, která se dopracovala nákladu na 20 bodů k částce 100.000,- Kč. Nejde mi o polemiku s tímto výpočtem, byť mohu dokázat, že 20 bodů získá v systému ČKAIT autorizovaná osoba zcela zadarmo, pokud ovšem má zájem a chuť. Udivuje mě, že v současném globálním světě tvrdé konkurence, neustálých změn a postupu vpřed může někdo zpochybňovat vůbec nutnost vzdělávání. Je snad možné vystačit se znalostmi ze školy let padesátých, kdy vrcholem techniky bylo logaritmické pravítko a poznání „Zdění do Tenzerova rámu“ při projektování dnešních sofistikovaných, technikou naplněných budov? Není divu, že při podobném systému se potom setkáváme s projekty budov do horských oblastí (nebudu pro jistotu jmenovat), které obsahují učebnicové příklady všech technických závad a neznalostí, které jsme odstraňovali již před 20 lety. Střechy skládané do úžlabí v 5. patře s třmetrovými rampouchy ohrožujícími celé okolí, lehounké dřevěné konstrukce v místech styku s trvalým sněhem, balkony, které nepřechaly ani první zimu po výstavbě, použití zcela nevhodných materiálů a podobně. To je kvalita práce těch, kteří pro samou práci nemají čas se vzdělávat.

Nemá smysl opakovat, že povinnost vzdělávat se je zakotvena v zákoně č. 360/92 Sb., a je tedy povinností každé autorizované osoby, pokud jí chce opravdu být, ale je to podle mě jediná možnost, jak přezít konkurenční tlak současné doby a přechod do sjednocené Evropy. Nemůžeme se divit, že v dnešní době si zahraniční investor přiváží i své projektanty a naši zůstávají bez práce. Bez znalostí, a to nejenom technických, ale i ekonomických, znalostí dalších oborů, poznání světa nelze nabídnout zákazníkům kvalitní práci. To všechno znamená nutnost se vzdělávat. ČKAIT má za povinnost stanovenou zákonem mj. pečovat o vysokou úroveň výkonu činnosti autorizovaných osob. Tuto funkci může plnit represivně – kontrolou, je to ovšem náročné, drahé a málo účinné (asi jako kontrola dodržování rychlosti na silnici). Trest dopadne občas na někoho, většinou náhodou. Přesto bude nutno asi k tomuto kroku přistoupit. Mnohem důležitější je ale vytvářet preventivně podmínky pro kvalitní práci, a to umožněním řízeného toku informací k autorizovaným osobám. Proto byl přijat model celoživotního vzdělávání autorizovaných osob.

Rodil se velmi těžko. Názor řídící komise, i můj, byl při jeho koncipování převzít co

nejvíce zkušeností ze světa, kde lidé vzdělávání nepokládají za šikanování, ale za nutnost, bez níž nelze povolání vykonávat. Seznámili jsme se tedy se zkušenostmi svazu stavebních inženýrů v Anglii a Skotsku, se zkušenostmi od našich kolegů z Německa a Rakouska. Vědomi si určitých našich „specifik“, jsme zpracovali jenom velmi mírný model. I ten byl ovšem v roce 2000 cílem vášnivých diskusí. Shromážděním delegátů byl přijat jako zkušební ještě mnohem mírnější, vágní model, který zcela odstranil jakékoliv represivní prvky. Je s podivem, že i v okamžiku, kdy jde pouze o nabídku vzdělávacích možností, se objevují stále kritické hlasy. Zřejmě je to obrana předem proti možnému posuzování schopnosti autorizovaných osob vzdělávat se a prokazovat způsobilost k působení v oboru. Jak zaostáváme v tomto myšlení hluboko za světem ukazuje nový systém nazvaný „Trvalý profesionální rozvoj“, který získává na stále větší důležitosti na celosvětovém trhu, kde soupeří stavební inženýři. „Continuing Professional Development“ (dále jen CPD) je činnost, která je znakem profesionálního přístupu k zákazníkovi, bere se jako strategie k udržení a zlepšení konkurenceschopnosti. Společnost stavebních inženýrů (ICE – Institution of Civil Engineers) vydal příručku, která nahrazuje dosavadní formuláře (ICE 108) o vzdělávání a všichni jeho členové by ji měli používat k plánování a zaznamenávání svých budoucích činností.

Vzdělávání bylo v Anglii přísně kontrolováno již dosud, každý člen má povinnost prokazovat splnění povinného množství času věnovaného na vzdělávání (min. 5 pracovních dní v roce). Definice trvalého profesionálního rozvoje, jak ji uvedla ICE, je široce pojatá a nic nenařizuje, je pružná, aby mohla být přiměřeně použita pro všechny členy na všech stupních jejich kariéry. Především ponechává na jednotlivých členech, aby si vybrali svůj přístup k CPD, který bude vyhovovat jejich vlastním aspiracím a potřebám. (Zde je přístup totožný i s naším celoživotním vzděláváním, které rovněž ponechává na našich členech, aby si způsob a formu vybrali sami). CPD však počítá především s aktivním přístupem každého člena.

Jedná se především o plánování, provádění a zaznamenávání trvalého profesního rozvoje. Toto zaznamenávání má potom za úkol:

- předložit podložené záznamy (důkazy) oddanosti profesi, kterou si inženýr či technik vybral, a důkaz jeho nepolevující spolehlivosti;
- získat vynikající referenční dokument, který může použít jak při profesním růstu (pohovorech, postupu v zaměstnání), tak pro potenciální zákazníky, kteří chtějí mít informace o kvalifikaci dodavatele

- projektových či stavebních prací;
- získat prostředek pro plánování rozvoje kariéry;
- odstraňovat nedostatky, které se v profesním životě vyskytují;
- identifikovat své dovednosti, které mohou pomoci druhým.

CPD předpokládá, že záznamy o odborném životě budou otevřeným dokumentem, který bude inženýr či technik předkládat svému zaměstnavateli a zákazníkům jako důkaz jistoty, že si udržuje úroveň své odbornosti a dále ji rozvíjí na základě vědomého vzdělávání. (Předpokládá se, že tyto referenční záznamy budou i součástí smluvních ujednání se zákazníkem.) V systému lze nalézt mnoho shodných bodů se zaváděnými systémy jakosti ve formách aplikovaných na rozvoj jednotlivce.

Trvalý profesionální rozvoj je ICE definován jako: „Systematické udržování, zlepšování a rozšiřování znalostí a dovedností a rozvoj osobních kvalit nutných k výkonu profesionálních a technických povinností po celý pracovní život.“

V konkrétních pokynech se doporučuje vypracování Akčního plánu rozvoje a vedení Záznamu o osobním rozvoji. Minimální podmínkou je znovu dosažení pětidenního CPD ročně, přičemž jeden den vzdělávání by neměl zabrat méně než šest hodin strukturované činnosti s tím, že je možné tento čas rozepsat do více akcí. V cyklu CPD jsou 4 základní etapy:

- **plánování osobního rozvoje**, v němž se určí priority osobního rozvoje na příští období tří až pěti let. Stanovení cílů a cest k dalšímu vzdělávání se nemusí týkat pouze vlastní stavební profese, ale i otázek ekonomiky, bezpečnosti práce, obchodu, jazykové znalosti apod. Plán musí být jasný, splnitelný a kontrolovatelný a obsahovat ty rozvojové činnosti, které jsou zajistitelné;
 - **rozvojové činnosti** mohou být různé kurzy, semináře, konference, diskuse, studium, autorství, přednášková činnost, výzkumná činnost, studium odborné literatury, veletrhy, zájezdy, internet apod.;
 - **zhodnocení cílů** znamená písemné zhodnocení jednotlivých plánovaných úkolů osobního rozvoje. Tyto cíle se hodnotí v rámci zpracovaného Akčního plánu rozvoje i Záznamu o osobním rozvoji a ze zhodnocení se rodí nové plánované cíle vzdělávání;
 - **přezkoušení** znamená prověření získaných znalostí, nemusí mít nutně institucionální charakter – to je stanoveno jinými předpisy, ale jde o ověření získaných znalostí v praxi. Protože přezkušování se stává kontinuálním procesem, je nedílnou součástí plánu.
- CPD obsahuje povinné formuláře Akčního plánu rozvoje a Záznamu o osobním rozvoji,

kteří se stávají součástí již výše zmíněných referenčních materiálů.

Je mi jasné, že podmínky naše a EU jsou rozdílné, přesto nemůžeme couvat, naopak musíme vytvořit podmínky pro dosažení obdobné úrovně a profesionálního přístupu. Zkušební průběh celoživotního vzdělávání ukázal, že mezi těmi, kteří chtějí svou práci vykonávat dobře, je o vzdělání velký zájem. Nejde o honbu za body, ale o získání potřebných poznatků. V naší oblasti se po vyhlášení systému zvýšila návštěvnost na akcích pořádaných ČKAIT o 100 %. Prvním úkolem je zajistit na území celé republiky takovou nabídku základních vzdělávacích akcí (okruh B) v rámci odborného programu ČKAIT, aby každý člen mohl to minimální penzum vzdělání dosáhnout bezplatně v rámci svého kraje. Druhým úkolem je strukturovat tyto akce a koordinovat tak, aby přinášely nejnovější poznatky v rámci legislativy se zaměřením na jednotlivé obory a profese. V okruhu A je zapotřebí postupně vytvořit skupinu akreditovaných institucí, které budou nejnovější technické poznatky přenášet lehkou a finančně dostupnou formou. Musíme se pokusit i o koordinaci jednotlivých akcí.

Jsem přesvědčen, že příští program celoživotního vzdělávání, který bude předložen Shromáždění delegátů 2004, musí obsahovat ty zákonné prvky, které se po autorizovaných osobách požadují, proto musí obsahovat i určitý prvek kontroly. To se týká právě těch, kteří dnes hlasitě protestují vůbec proti faktu, že se mají vzdělávat. V programu je však především nutno vyzdvihnout ty, kteří chtějí dosáhnout úspěchu ve své profesní práci, kteří se sami pídí po vědomostech a posunují obor vpřed. Proto důraz bude kladen především na tyto individuální programy vzdělávání a zde je aplikace metod CPD cestou do Evropy. Připravíme proto jako jednu z variant i tato evropsky sjednocená pravidla s tím, že každá autorizovaná osoba si způsob vzdělávání zvolí sama. Ti připravení budou schopni svým zákazníkům prokázat svou odbornou erudici a získají tak zakázky. Ať se nám to líbí nebo ne, pouze ten, kdo bude vzdělán na úrovni příštích let, bude schopen obstát v konkurenci. Komora má za povinnost vytvořit podmínky, aby její členové obstáli.

*Ing. Vladimír Blažek, CSc.
člen Řídící rady programu ČŽV*

REAKCE NA PŘÍSPĚVEK ING. FIALY A ING. KUCHYNKY

Vážení kolegové,
nedá mi, abych nereagoval na příspěvek Ing. Jiřího Fialy a Ing. Kuchynky v Z + I 2/02 ohledně kvality prací autorizovaných osob (dále jen AO) a projektů, neboť již velmi dlouhou dobu se neustále hovoří a volá po kvalitě i etice, ať v našich časopisech, nebo při různých setkáních. Ing. Mach také již i v r. 1999 několikrát upozorňoval na kvalitu, hovořil o posílení represe a zlepšení se v očích veřejnosti. Nyní opět připomíná zkvalitnění práce, upozorňuje na to, že nekvalitní práce zabírá třetinu disciplinární činnosti, že stále postihujeme jen nepatrnou část a že základním zájmem komory musí být co nejvyšší profesionalita. To přece musí být samozřejmostí a je tedy třeba přestat hovořit, začít jednat. Kvalita díla velmi upadá, což mohu potvrdit z mých vlastních dlouholetých (více jak 40 let) praktických zkušeností na stavbách, a to jak v provozu, tak v dozorové činnosti. Proto se plně ztotožňuji s návrhem Ing. Fialy uložit představenstvu „vypracovat návrh preventivních kontrol díla a vůbec činnosti autorizovaných osob“ z řad odborníků praktiků (dozorů), případně i znalců.

Vztah autorizované osoby ke klientovi musí být samozřejmostí a musí mít dominantní postavení, neboť: „Autorizovaná osoba chrání zájmy svého klienta, vykonává práce na zakázce s vysokým profesním úsilím a na odpovídající úrovni s cílem zajistit vysokou kvalitu díla. Musí podřídit svůj osobní zájem zájmu klienta, vykonává práci s plným vědomím odpovědnosti za její výsledky a odpovídá ze zákona objednateli za škody vzniklé při výkonu povolání“, musí se tedy plně soustředit na splnění reálných požadavků klienta a na technickou kvalitu díla. Jsem přesvědčen o tom, že nám (ČKAIT) jde především o kvalitu AO a nikoliv o členskou příspěvků, tedy o kvantitu. Být držitelem „Autorizace“ musí být především čest, nikoliv nutnost, resp. potřeba k výkonu podnikání a musíme si konečně přiznat, že některé AO by již dávno neměly být mezi námi. Z vlastní zkušenosti vím a vůbec obecně jsou přece známé případy velmi vážného poškození klienta našimi členy, a to nejen z neznalosti, jak uvádí Ing. Fiala, ale i zcela programově a z přesvědčení, že poškozený se neobrátil na ČKAIT a že si nebude stěžovat, neboť ani neví kde. Když, tak Stavovský soud trvá velmi dlouho, je to běh na dlouhou trať, a trest?

Důtka nebo pokuta 50.000,- Kč, která navíc případně komoře, je směšná a nic neřeší. Komora musí také neprodleně šetřit všechny písemně podané stížnosti a odborné prohlešky, neboť se zpožděním je šetření komplikované. Proto šetření musí být co nejdříve a tresty musí být velmi tvrdé. Jistě je možné i posílení stavovského soudu a dalších orgánů. Poškozený také dnes nemá šanci domoci se soudní cestou odškodnění a dlouhé tahanice často odradí klienta i z důvodu vysokých soudních poplatků, proto se mnoho dodavatelů chová již s tímto vědomím. Chceme-li zamezit šlendriánství a chceme-li kvalitní díla, musíme mít kvalitní a kontrolované AO. Přece člověk, který postaví zmetek s neodstranitelnou vadou (znám z vlastní zkušenosti) a odmítá ji (alespoň částečně) napravit, by dále již neměl stavět, opak je pravdou. Komora musí mít také za povinnost bránit klienta před takovou AO. Razítko v rukou neodpovědné AO má obrovskou moc.

Dozorčí rada ČKAIT musí garantovat řád a pořádek, neboť již opravdu není žádným nováčkem. Nemůže si stěžovat na nedostatky v podaných stížnostech, neboť veřejnosti nejsou známa pravidla ani postup, veřejnost ale také musí vědět, kam se obrátit a kde si může stěžovat. Doporučuji tedy zvýšit informovanost veřejnosti o možnosti obracet se na orgány komory se stížnostmi na autorizované osoby již při stavebních řízeních, např. pomocí stavebních úřadů, médií apod. Dále navrhuji, aby za pomoci ministerstva pro místní rozvoj byly AO povinně vedeny u stavebních úřadů, tak jako znalci u okresních soudů, kde by měl každý stavebník možnost (či povinnost) vybrat si z plejády nezávislých AO jak projektanta, tak stavební dozor a nebyl tak vydán na milost a nemilost dodavatele (bohužel, v této skupině je nejvíce stížností), jaký mu on zajistí projekt a stavební dozor. Nejhorší, nelogické a trestuhodné je, když dodavatel sám sobě provádí projekt i stavební dozor, v lepším případě si najme svůj dozor (svého známého). Tato praktika přece musí být vůbec zakázána, zrušena a stavebník by měl mít povinnost zajistit si svůj nezávislý stavební dozor. (§ 44 – 46b SZ by zřejmě vyžadoval úpravu, kde by zakazoval slučitelnost těchto profesí v jednu osobu, ale snadnějším řešením by bylo, kdyby ČKAIT toto ošetřil svým nařízením – předpisem).

K projektové dokumentaci, o které hovoří Ing. Kuchynka, jen tolik, že její stav je opravdu žalostný. Mnohdy obsahuje jen pár nic neříkajících výkresů s velmi stručnou technickou zprávou. Je také velkou neznámou, co má vůbec projektová dokumentace obsahovat a neomluvitelnou chybou bylo zrušení vyhlášky o dokumentaci bez náhrady a že do dnešního dne nebylo nic

uveдено v život. Unika je jen malé a nezávazné doporučení. Osobně také nepovažuji za správné dělit projekt na stavební povolení a prováděcí projekt. Na stavební povolení by měl být předán vždy prováděcí projekt. Podotýkám také, že vyhlášku o PD by měl zpracovávat kolektiv, hlavně z řad praktiků a lidí zabývajících se převážně inženýrskou činností, nikoliv jen projektantů chránících možná více své zájmy než zájem klienta. Víím, že nabudím některé AO, ale přátelé, ruku na srdce, není na tom něco pravdy?

*Miloslav Svozil
autorizovaný technik a soudní znalec
v oboru stavebnictví*

POMOC ČKAIT PŘI ODSTRAŇOVÁNÍ NÁSLEDKŮ POVODNÍ

Komora poskytuje odbornou pomoc statiků a stavebních odborníků v obcích postižených záplavami tak, jak ji poskytovala při záplavách na Moravě a ve východních Čechách v roce 1997.

Centrální kontaktní místo:

ČKAIT Praha

Sokolská 15

120 00 Praha 2

telefon: 227 090 211

e-mail: ckait@ckait.cz

Spojení na oblastní kanceláře je možno zjistit na [www.adrese: www.ckait.cz](http://www.adrese:www.ckait.cz).

Výzva na výpomoc v tesařských pracích

Při odstraňování následků záplav se jeví nedostatek v oboru tesař. Žádáme všechny firmy, které mohou uvolnit tesaře, aby kontaktovali pana Ing. Kalendu tel.: 608 750 210, e-mail: kalenda@mujoskar.cz.

Představenstvo ČKAIT vyzývá všechny své členy, aby se v rámci svých možností aktivně podíleli na řešení následků letošních katastrofálních povodní.

Přednostům OK ČKAIT ukládá, aby v rámci svých oblastních kanceláří vytvářeli aktiv odborníků připravených pomoci na základě požadavků státní správy a samosprávy a případných dalších žadatelů.

Zásady pomoci ČKAIT při odstraňování následků povodní:

1. OK ČKAIT zajistí pokud možno trvalou službu v kanceláři oblastních kanceláří.

2. Pomoc bude zprostředkována vždy prostřednictvím OK ČKAIT.
3. OK ČKAIT jmenuje odborníka (odborníky) z řad autorizovaných osob pro požadovaný druh pomoci.
4. ČKAIT uhradí jmenovaným specialistům nutné náklady při poskytnutí pomoci, kterou vyžádají orgány státní správy a samosprávy. Úhrada nákladů bude poskytnuta při řešení havarijních situací (nikoliv např. projektů) podle „Zásad pro úhradu nákladů souvisejících s posudkovou činností členů ČKAIT“.
5. Pro ostatní činnost může OK ČKAIT nabídnout příslušné specialisty. Úhrada jejich činnosti bude provedena objednavatelem na základě smluvního vztahu autorizované osoby a objednavatele.
6. Výjimečné případy rozhodne přednosta OK ČKAIT.

EXKURZE BERLÍN – LIPSKO

Cílem prohlídky v Berlíně byla stavba centrální železniční křižovatky a nádraží Lehrter Bahnhof, v Lipsku letiště, nádraží, dopravní infrastruktura a vybavenost města. Hlavní pozornost poutala stavba nádraží Lehrter Bahnhof.

Na Správě na staveništi nádraží se točí jeřáby, které staví miliardovou investici Spolkové republiky Německo, země Berlín a Německých spolkových drah. Počátky projektu leží v roce 1989 po pádu Berlínské zdi. Investiční program byl plánován od roku 1991 a dokončen v roce 1992. V roce 1995 byly dokončeny projekty a započaly přípravné práce k realizaci stavby. V roce 1998 započaly vlastní stavební práce. Pro efektivní řízení projektu a stavby mimořádných rozměrů byla založena dceřiná společnost DB Projekt Verkehrsbau GmbH, která převzala přípravu, řízení projektu, přípravu stavby a vlastní stavbu, dozor, koordinaci a kontrolu kvality.

První fáze stavby bude dokončena v roce 2006. V roce 2010 se počítá s více jak 50 miliony cestujících v provozu dálkovém a 85 miliony v provozu regionálním. K tomu přistupuje S Bahn s více jak 1 milionem cestujících denně.

Nástupiště pro dálkový a regionální provoz sever-jih leží v hloubce 15 m pod úrovní terénu a 10 m nad úrovní terénu nástupiště pro dálkový a regionální provoz východ-západ. Do konstrukce je začleněna S Bahn, U Bahn a Autobahn B96 v samostatných tunelech.



Svislé ocelové sloupky a most nástupiště v oblouku



Detail vidlicového zhlaví svislého ocelového sloupu



Zasklená střecha na nástupišti ve výstavbě

Vlaky budou odjíždět všemi směry v 90ti sekundových intervalech, denně 500 dálkových a regionálních vlaků na trase sever-jih. Na dalších trasách 260 dálkových a regionálních vlaků a k tomu 800 vlaků S Bahn a 1 000 vlaků U Bahn.

Integrální součástí je nádraží Potsdamer Platz s jeho administrativními objekty a kulturními zařízeními.

Podzemní parkoviště má 900 stání a je přístupné přímo z podzemní části dálnice B96. V objektu jsou prostory služeb,



Pohled do jedné z kotvených stavebních jámečků. V pozadí ústí tunely S Bahn a U Bahn



Brandenburger Tor byla při příležitosti mistrovství světa ve fotbale 2002 oblečena do kopaček a podkolének v německých barvách. Nikdo v době exkurze nevěděl, zda skončí Německo jako první.

obchodů, gastronomie a celé řady další vybavenosti.

Návštěvníci a cestující používají 53 eskalátory a 14 výtahů a musí absolvovat cestu cca 400 metrů při přestupování.

Podzemní část je postavena pod hladinou vody v jámkách o hloubkách cca 20 m s kotvenými stěnami a dnem. Po úplném dokončení jámečků z nich mohla být vyčerpána voda a tím bylo dosaženo toho, že režim podzemní vody nebyl narušen.

Pro mostní konstrukce nástupišť byla zvolena technologie: horizontální část – odlehčený vyztužený beton, svislé konstrukce – válcovaná a litá ocel. Betonové díly jsou kotveny do zhlaví svislých sloupů ve tvaru víceramenných vidlic. Tato technologie odolává dynamickému namáhání a působí velmi odlehčeně. Přesunované díly měly délku až 20 m a hmotnost 340 t.

Zastřešení má profil ploché elipsy o rozpětí 46 až 67 m a výšce 16 m. Ocelová konstrukce střechy sestává ze dvou částí, je

protřena další konstrukcí ve tvaru vysokého hranolu a vzhledem k tomu, že nádraží je v oblouku, není žádný zastřešující skleněný prvek stejný. Sklo je produktem vysoké technologie. V části střechy jsou integrovány fotovoltaické a solární články dosahující výkonu 330 kW, což je cca 1 % budoucí potřeby nádraží. Čistota skla bude udržována z vnějšího i vnitřního povrchu čistícími roboty.

Účastníci exkurze se seznámili se všemi detaily stavby a na své otázky obdrželi fundované odpovědi.

Při cestě byl v autobuse promítán film o výstavbě tunelových tras a stavebních jámečků na staveništích v Berlíně.

Na zpáteční cestě se uskutečnila krátká prohlídka nádraží v Drážďanech pro možnost srovnání s rekonstruovaným nádražím v Lipsku. V Lipsku následovala podrobná prohlídka letiště, při které jsme obdrželi povolení k pohybu po letišti naším autobusem. Na prohlídku letiště navázala prohlídka nové nádražní budovy a podrobná prohlídka výstavby ve městě.

Technický program exkurze, dobré počasí a výborná doprava a ubytování přispěly ke spokojenosti účastníků.

Rozsah exkurze a možnosti přístupu do stavenišť a zařízení by nebyly možné bez dlouhodobé přípravy a přátelských služeb našich inženýrských partnerů v Berlíně a kolegů ze Saské komory v Lipsku. Všem náleží náš srdečný dík.

Cestou domů jsme se zastavili ve Štiříně k prohlídce hotelu golfového klubu. Zde jsme všichni opět žasli, ale z jiných důvodů. Velmi pobavení a spokojeni se vrátili účastníci exkurze do Brna.

Řada účastníků se dotazuje, zda se bude exkurze v průběhu další výstavby nádraží v Berlíně opakovat.

Je možno doporučit prohlídku hotového nádraží v letech 2006, 2007. Tato exkurze do Berlína, pořádaná oblastí Brno, byla v pořadí již třetí.

S použitím materiálů DB Projekt Verkehrsbau GmbH napsal

Ing. Miroslav Loutocký
tajemník RS ČKAIT Brno

Malé střípky z velkých staveb (Dojmy z exkurze ČKAIT do Berlína 27. – 30. 6. 2002)

Gigantická stavba křižovatky dálnic, železničních koridorů, několika silnic, nadzemních i podzemních městských tratí včetně přístavu na řece Sprévě, pod jejímž dnem je většina z komunikací umístěna – to je Lehrter Bahnhof. Všechny parametry mimo naše chápání. A přece se najdou detaily, na kterých se můžeme poučit i my v našich „malých českých“ poměrech. Na postavení zastřešující skleněné haly (zakřivené, délka 430 m, rozpětí 68 m, pro malé vzepětí 16 m stažené ocelovými táhly) měl dodavatel (tj. několik zahraničních firem) jen 4,5 měsíce. S typicky německou absolutně dokonalou organizací počítanou na minuty každého dělníka po celých 24 hodin denně se to podařilo – i když musel třeba „suché WC“ postavit na vrchol střechy, aby ani odskočení na toaletu netrvalo déle než 5 minut. Kdybychom takto stavěli Temelín, nemusel by náš ministr dávat hlavu na špalek. Kdo by řekl, že náš německý průvodce

(možná proto, že díky jeho známosti s naším vedoucím Ing. Loutockým nás vůbec na stavbu pustili) bude otevřeně mluvit i o problémech, které na stavbě měli? Největším úskalím bylo napojení ocelové střechy na železobetonovou konstrukci nádraží vlivem rozdílných roztažností. Nabídl se, kdybychom něco takového dělali, že nám nezištně poradí nebo to raději rozmluví. V Brně o podobném problému při navázání ocelové kostry M-paláce (na Heršpické ulici) na železobetonové jádro výtahových věží neví nikdo vůbec nic.

Nebo požární ochrana mohutných ocelových sloupů (síla stěn 100 mm, vyplň betonem), na nichž spočívají železobetonové žebrové stropy v několika patrech, je teoreticky vyřešena dokonale (odtažení hořícího vlaku během několika minut apod.), ale podle jeho zkušeností to při skutečném požáru dopadne vždycky úplně jinak.

Ani tady nemohli architekti zůstat stranou. Několik sloupů u nástupišť je provedeno ze čtyř slabších trub nahoře se rozvětvujících jako větve stromu. Osazení ložisek na tyto šikmé podpory a celkové statické působení této anomálie se investorovi (Deutsche Bahn) vůbec nelíbilo a odmítl tuto „krásu“ přijmout. Nakonec zřejmě povolil.

Ale architektura nás provázela na každém kroku ve všech městech, která jsme navštívili (kromě Berlína, Drážďan a Lipska). Je neuvěřitelně rozmanitá a zejména pestrá. Rozdíl mezi západním a východním Berlínem je už smazán (aspoň ve vnitřním městě). Dříve nejvýstavnější Palast der Republik, chloubka NDR, je jako nevzhledný ubožáček, prázdný a pustý, a čeká už jen na zbourání. Bývalé paneláky jsou k nepoznání – hýří barvami a přistavěnými verandami a terasami. I náš luxusní hotel, ve kterém jsme bydleli, je prý přestavěný panelák! Našich brněnských Velkých Špalíčků jsou tam desítky a jistě se nad nimi nerozpoutávají tak vášnivé debaty o jejich „kráse-nekráse“ jako v Brně.

Můj osobní závěr: Vše, co jsme viděli, vzniklo v posledních 12 letech, tj. až po sjednocení Německa. Nikde není bytová nouze – naopak, bytů (zvláště drahých) je přebytek – v Lipsku je prý 30 000 volných bytů a uprostřed města se paneláky, u nás zcela naplněné a drazé prodávané, klidně bourají pro stavbu bytů nových. Asi je to tím, že ve východních zemích je dvojnásobná nezaměstnanost než v zemích západních (a než u nás) a pomalý přesun obyvatel z východu na západ stále pokračuje. Můžeme se divit západním Němcům, když se ptají: Jak to, že když do toho východu každoročně cpeme miliardy (dříve marek, dnes euro), oni stále volí komunisty?

Ing. Miroslav Jandásek
účastník exkurze Berlín–Lipsko 2002

SKANDINÁVIE – ZPRÁVA O ZÁJEZDU ČSSI A ČKAIT OK HRADEC KRÁLOVÉ

OP ČSSI Hradec Králové a OK ČKAIT v rámci Jednotného programu roku 2002 uspořádaly ve dnech 25. 5. – 2. 6. 2002 zájezd do Skandinávie s rozsáhlou odbornou problematikou. Zájezdu se zúčastnilo celkem 48 účastníků členů ČKAIT a ČSSI. Na cestě jsme navštívili celkem 15 měst a řadu dalších zajímavostí, ujeli cca 5 000 km. V sobotu 25. 5. ráno jsme vyjeli z Hradce Králové, pokračovali přes hraniční přechod Cínovec a dále Německem s večerní zastávkou v Hamburku. Odtud jsme jeli nocí směrem do Dánska. Za ranního úsvitu jsme spatřili most – **Velký Belt**. Odvážné technické dílo spojující dánské ostrovy Fyn a Zeeland je v provozu od roku 1998. Délka mostu činí 6,8 km, výška dvou hlavních pylonů 254 m, rozpětí hlavního pole 1 684 m. Most jsme si mohli prohlédnout z parkoviště u budovy správy mostu a výběru mýtného. Potom jsme pokračovali v jízdě přes Dánsko a kolem jeho hlavního města Kodaně. Hned za ním jsme vjeli do prostoru ještě významnější dopravní stavby. Dálniční spojení mezi Dánskem a Švédskem bylo otevřeno v roce 2000 a nahradilo tak pro silniční i železniční dopravu dosavadní trajekty. Dopravní spojení začíná na dánské straně 3,5 km dlouhým tunelem pod mořskou hladinou, které ústí na uměle naspaném 4km ostrově. Na švédské straně pokračuje toto spojení 7,85 km dlouhým mostem, který má uprostřed opět průchod pro námořní loď, zde pouze 500 m široký, zavěšený na 214 m vysokých pylonech. Celý most **Oresund** jsme si prohlédli z vyhlídkové plošiny na švédské straně u města Malmö. Zde jsme byli ráno očekáváni zástupcem místní realitní kanceláře, který nás provedl tzv. „Evropskou vesnicí“. Rozsáhlý projekt výstavby nové luxusní části města na břehu moře má být zakončen ambiciózní výstavou o tomto novém stylu bydlení. Zde se architekti z jednotlivých evropských zemí měli pokusit zhmotnit své představy o moderním rodinném bydlení. Město k tomu určilo parcely, byl vyřešen urbanistický koncept a bylo zahájeno budování velmi náročné infrastruktury. Vlastní výstava je však pouze torzem v této chvíli nesourodých staveb. Záměr se nepodařilo realizovat a soudě podle stavu i informací asi nebude ani v dohledné době dokončen. Navštívili jsme speciálně Český dům realizovaný dle projektu architekta Suchomela. Patří k tomu lepšímu, co je zde dokončeno, byť i on působí v nedobudovaném okolí zoufale osaměle. Seznámili jsme

se s řadou technických detailů i složitým a náročným technickým vybavením objektu směřujícím ke snížení energetické spotřeby. Z hlediska pojetí bydlení je však výsledný dojem dost rozpačitý. Po prohlídce ostatní nově bytové výstavby jsme se podívali do historické části města, které je ve vzorném pořádku. Zde nás zaujala velmi citlivá regenerace hlavního nádraží, které s otevřením mostu Oresund získalo velký dopravní význam.

Odsud jsme potom pokračovali na sever a zastavili se ve městě **Jönköping**. Zde jsme si prohlédli centrum města, které se nachází mezi jezery Vattern, Munsjön a Rockjön.

Ještě dále na sever je další švédské město **Linköping**. Ve městě jsme si prohlédli historickou čtvrť Gamla, která byla rekonstruována a je po rozsáhlé renovaci. Dále Döm, který je druhý největší ve Švédsku a spolu s kostelem St.-Larskyrkan pochází z 12. století. Zámek ze 13. století je sídlem krajského hejtmána. Zajímavý je i střed města kolem náměstí Stora Torget. Zde jsme přespali ve velmi kvalitním moderním městském hotelu, který byl zajímavý tím, že tvoří jeden celek s lázeňskou a rehabilitační částí a domovem důchodců.

Další den jsme pokračovali do švédské metropole **Stockholmu**. Naše prohlídka města začíná u obchodního, sportovního a kulturního komplexu **haly Globen**. Její 105 m vysoká kopule je z větší části města viditelnou novou dominantou. Podařilo se nám přes značné problémy podívat se i do červeného hlediště, seznámili jsme se s rozsahem související výstavby hotelu a obchodního centra.

Prohlídku centra Stockholmu zahajujeme návštěvou radnice Stadthuset se 100m věží z roku 1923 od R. Östberga. Od radnice pokračujeme na ostrov Riddarholmen ke kostelu Riddarholmenkyrkan vybudovanému koncem 13. století, který slouží jako pohřební místo švédských králů. Vedle je budova Nejvyššího soudu – dočasně i sídlo králů se zbytkem opevnění – věž Birgera Jarla. Při přechodu na Staré město (Gamla Stan) je Riddarhuset ze 17. století – nejhezčí arch. stavba města v holandském baroku. Dále si prohlédneme Královský zámek z roku 1690, kostely Storkyrkan (pětilodní kostel s dřevěnou sochou Jiřího s drakem, místo korunovace švédských králů) a Tyskkyrkan (německý kostel z poloviny 17. století s 92 m vysokou věží se zvonkohrou a zlacenou královskou lóží z roku 1672). Dále procházíme úzké uličky a náměstíčka starého města, jsou zde historické domy, obrazárny, obchůdky. Cestou ze Starého města je vidět budovu parlamentu Riksdagshuset z roku 1905 s nevhodnou moderní nástavbou. Moderní centrum města začíná kolem ulice Hamngatan. Na náměstí Sergels Torg vidíme Kulturní dům z roku 1970 a před ním skleněný obelisk od Edvina Ohrstroma.



Český dům v Evropské vesnici u Malmö



Nová výstavba bytových domů v Jyväskylä ve Finsku



Detail vstupu

Prohlídku centra končíme na třídě obchodních domů Norrmalm na náměstí Sergelstorg, jemuž dominuje Koserthuset z roku 1926 a před ním kašna a sousoší od Carl Millese. Odpoledne jsme strávili na ostrově Djurgården, kde jsme si prohlédli novostavbu muzea Wasamuseet vybudovaného pro nejstarší restaurovanou válečnou loď z roku 1628.

Noční plavbou trajektem přes Baltské moře se dostáváme do Finska, jmenovitě do historického hlavního města Turku. Významnou památkou Turku je hrad Turunlinna. Byl založen r. 1280. Prohlédli jsme si rekonstruované opevněné feudální sídlo. Dále jsme si prohlédli toto starobylé město. Na návrší nad městem a řekou je středověký gotický dóm Tuomio-kirkko pamatující již prvopočátky finského křesťanství. Tato dominanta města byla během staletí opakovaně rozšiřována a přestavována, věž zvonice pochází z 19. stol., zatímco gotické klenby až metr silné a nosné stěny hlavní lodi

jsou původní. Severně od dómu jsme viděli nepříliš zdařilé Sibeliovo muzeum, otevřené v r. 1968. V centru jsme dále viděli výstavbu objektů ze 70. let, kulturní dům. Velmi nás zaujala rekonstruovaná budova městské tržnice. Na závěr jsme navštívili nedaleko Turku v mořském zálivu se nacházející rekonstruované lázně Nantali s mnoha původními finskými budovami.

Z Turku pokračujeme dále na sever do města Tampere. Prohlídku začínáme u moderní monumentální církevní stavby kostela Kaleva na skalnatém pahorku Liisankallio. Postavili jej architekti Raili Paateleinenová a Reima Pietilä v letech 1964 – 66. Jeho půdorys je zcela neobvyklý – ryba. Autoři vycházeli ze starého křesťanského symbolu. Na něm se vztýčila mohutná betonová konstrukce se skleněnými a keramickými plochami. Výška obvodových zdí je 30 m. Vnitřní prostor má 1 050 míst k sezení, chórová partie je určena pro 80 osob. Před kostelem je plastika od Terho Sakkioho z r. 1973 zv. Kalevamonument. Tato stavba nás zaujala jako první doklad vysoké úrovně moderní finské architektury. Dále jsme si prohlédli novostavbu Koncertního domu na okraji centra města. Stavba postavená v r. 1990 podle plánů architektů Sakari Aarte a Esa Piironen nás zaujala především vysokou kvalitou vnitřních prostorů atria a vlastní koncertní síně. Prohlídku vlastního centra města jsme zahájili u významné památky finského národního romantismu, dómu postaveného Larsenem Sonckem v letech 1902 – 7. Má 2 500 míst, o výzdobu se postarali přední finští umělci. Do centra města přecházíme přes kanál spojující obě jezera s citlivě opravenými průmyslovými objekty. Na náměstí je tzv. Starý kostel – dřevěná empírová budova zaklenutá kopulí. Pochází z let 1823 – 24 a je dílem Charlese Bassiho. Samostatně stojící věž postavil Carl Ludwig Engel r. 1828. Dále navštěvujeme novostavbu Městské knihovny. Objekt nevyniká příliš zvětškou, připomíná trochu talíře na Sněžce, ale uvnitř je živým kulturním centrem města. Další církevní památkou je ortodoxní kostel Alexandra Něvského vybudovaný v novobyzantském stylu v letech 1896 – 99. Před hlavním vchodem je věž s 9 zvony. Cestou k zábavnímu parku Tivoli si dále prohlédneme moderní areál univerzity z roku 1962 na ulici Kalevantie. V parku z televizní 150 m vysoké věže potom shlédneme ještě jednou celé panorama města a typickou jezerní krajinu kolem. Přenocujeme ve zdejší kempu. Do města Jyväskylä ve středním Finsku jsme původně jeli především za architektonickými díly Alvara Aalto, který zde prožil své mládí a městu věnoval své rané i pozdní stavby. Prohlédli jsme si jeho první dům z roku 1928, obytný blok Aira (Tapionkatu) vybudovaný v letech 1923 – 25 pro železniční dělníky, dům dělnického spolku (Vainonkatu), budovu hlavní pošty, v níž spojuje funkcionalismus

s klasicismem, a budovu městského divadla z roku 1962. Co nás však zaujalo nejvíce, je rozsah a kvalita nové výstavby tohoto šedesátitisícového města. Na místě malé stávající železniční stanice se buduje moderní dopravní komplex centra města. Obchodní ulice jsou plné novostaveb a tvoří je rušné pěší bulváry. Přes jezero se klenou dva nové mosty i lávka pro cyklisty a chodce. Buduje se nová dopravní síť. Na březích jezera potom roste úplně nové město moderních sídlišť. Zatímco na vzdálenějších předměstích jsou nové architektonicky zajímavé domy komponovány do zeleně, v části k centru města roste moderní čtvrt 5 – 8podlažních objektů na místě asanované průmyslové zóny. Ze starých továrních hal z červených cihel vznikají obchodní a kulturní zařízení, velká průmyslová hala se přebudovává na hypermarket a mezi tím architektonicky zajímavé bloky obytných domů, téměř každý jiný a přece tvořící zajímavý celek. Co je však hlavní, všechny tyto různorodé domy jsou vybudovány panelovou technologií! S vysokou kvalitou, přesností, různorodými povrchy! Zde je vidět, že tato cesta výstavby vůbec nebyla slepá, naopak, že poskytuje kvalitní, různorodé bydlení. A tyto byty jsou běžným zbožím, které si finské rodiny kupují až po vybudování, hotové, s cestičkami a zelení.

Pokračujeme dále na sever, typickou finskou krajinou, stále více se lesní plochy prokládají nádhernými jezery. Dostáváme se do nejsevernějšího místa naší cesty, jezerní oblasti Kallavesi. Tu si nejprve prohlédneme ze 70m vyhlídkové věže na kopci Puito. Ten má na zdejší poměry nevídanou výšku – 232 m n. m., a tak tu jsou i vleky, lanovky a sjezdovky. V jezernaté krajině se rozkládá krajské město Kuopio s 80 000 obyvateli. Prohlédli jsme si centrum města s novorenesanční radnicí z roku 1902.

Odtud se již vracíme směrem na jihovýchod stále více do krajiny lesů a jezer. A když asfaltové cesty mizí a končí ve vodě, objevuje se místo našeho noclehu – Sulkava. Zde máme možnost poznat, jak ve skromných podmínkách, v plném souznění s přírodou tráví Finové svůj odpočinek.

Již šestý den naší cesty zahajujeme návštěvou města Savonlinna. Zde si prohlédneme hrad Olavonlinna, který je považován za nejkrásnější hrad Finska. Byl založen v r. 1475 Erikem Tottem na skalnatém ostrůvku jako obranná pevnost a stal se dějištěm mnoha bojů s Rusy a Švédy. My si prohlížíme podobu, kterou získal po rekonstrukci v 70. letech. Provedená rekonstrukce na naše zvyklosti vykazuje velmi málo citu pro historický vzhled a památkovou ochranu. Zajišťuje sice mnohé funkce, ale např. divadlo zcela znehodnotilo druhé hradní nádvoří.

Další zastávkou naší cesty je město Lahti. To se nachází pouhých 100 km od Helsinek, je to moderní průmyslové město se 100 000

obyvateli. Pro nás je však zajímavé především jako město plně moderní výstavby. Jeho prohlídku zahajujeme ve známém dějišti mistrovství světa v klasických lyžařských disciplínách. Celý areál je vybudován na malém kopci, tři lyžařské můstky mají v dnešním krásném dni v dojezdu plný plavecký bazén. Areál obsahuje dvě zimní haly (jednu novou), fotbalový a atletický stadion, běžkové tratě, velkou novou budovu muzea zimních sportů.

Kousek odsud na břehu čistého jezera je opět jeden z dokladů velkorysé současné výstavby ve Finsku. Areál nevyužitých průmyslových budov byl přeměněn v kulturní centrum města. V halách jsou vybudovány galerie, kulturní prostory, kanceláře i byty. K průmyslovým objektům z režného zdiva byla v roce 2000 přistavěna nádherná koncertní hala celá ze dřeva, skla a oceli. Kolem haly a jezera je dokončováno sídliště z bílých prosklených panelových domů. V tomto slunném dni, kdybychom to nevěděli, že jsme ve Finsku, mohli bychom si myslet, že jsme u luxusních hotelů někde v Itálii.

I centrum města je ukázkou skvělé architektury a urbanismu. Na jedné straně hlavní osy se tyčí stavba kostela sv. Kříže – Ristinkirkko. Byl postaven z cihel v r. 1978. Jeho ozdobou je 40 m vysoká věž. Autorem byl přední finský architekt Alvar Aalto. S obdivem shlížíme na skvělé ztvárnění vnitřního prostoru, čistotu detailu i celku. Na druhé straně osy protínající náměstí je zajímavá radnice – monumentální secesní budova z r. 1912. U jejího zrodu stál finský architekt Eliel Saarinen. I prohlídka dalšího kostela v Joutjärvi, který byl postaven v r. 1962 podle plánů Unto Ojonena, stojí za to. V jeho interiéru je zajímavá oltářní stěna s reliéfem Golgota od Pentti Papinaho. I moderní rušné třídy centra města stojí za prohlídku. Strávili jsme v tomto městě mnohem více času, než jsme plánovali, a tak jsme odsud zamířili rovnou do hlavního města Helsinky.

Prohlídku jsme si nechali až na následující den. Nejprve jsme navštívili nové město Espoo, které získalo mezinárodní zvuk svou vysoce moderní architekturou a progresivním projektem. Tento vzorový urbanistický celek zahrnuje několik obytných čtvrtí, z nichž jsme viděli zahradní město Tapiola – čtvrt byla založena několika obytnými sdruženími r. 1961 a skýtá ideální podmínky pro přibližně 16 000 obyvatel z různých společenských vrstev. Architekti, mimo jiné i Alvar Aalto, zde vytvořili bytové jednotky všech kategorií od velkých nájemných bloků až po luxusní vily a rodinné domky. Hluk a dopravní zatížení byly sníženy na minimum. Pás zeleně odděluje obytnou část města od obchodní čtvrti, tvořené pěší zónou s prodejny, restauracemi a kancelářskými objekty. Je zajímavé konfrontovat učebnicové znalosti se

skutečností. Tapiola není žádné sídliště, ale živá součást města se svým centrem, které se neustále dostavuje a modernizuje. Je skutečně taková, jakou jsme ji očekávali, byť čtyřicet let se již podepsalo zejména na panelových objektech, které tak připomínají naši T06B. Také potřebují opravy.

Odbočkou na západ jsme dojeli do obytné čtvrti Toolo, kde si prohlédneme pozoruhodný Skalní chrám (Temppeliaukion kirkko Lutjerinkatu), jednu ze stěžejních moderních staveb města. Projektanti Timo a Tuomo Suomalainenovi navrhli v r. 1960 kostel, který je doslova spojen s materiálem, z něhož vyšel – se skalním masivem vyčnívajícím 12 m nad úroveň okolí. Je to jedinečná novodobá verze kruhového svatostánku, jehož vnitřní stěny byly z části vyraženy do skály a interiér zaklenut elegantní kupolí z mědi. Jako stavební materiál byl použit granit a beton. Dnes je považován za hlavní dílo architektonického expresionismu a je využíván i pro konání koncertů. Kousek vedle se nachází Sibeliův park pojmenovaný na počest finského hudebního skladatele Jeana Sibelia. Stojí zde také moderně pojatý Sibeliův pomník od Eily Hiltunenové – plastické znázornění mistrovsky hudby prostřednictvím abstraktní ocelové konstrukce. Vedle pomníku je umístěna i jeho busta.

Vlastní město nejprve obhlédneme z věže olympijského stadionu. Přes svá léta, již 60, neztratil svůj půvab. Odsud pokračujeme kolem moderní budovy státní opery. Ta je poněkud z měřítka, příliš hmotná a v materiálech neurčitá. Kousek dál je hala Finlandia. Ta se r. 1971 začala stavět pod vedením architekta Alvara Aalta. Jako mezinárodní kongresové centrum hostila konferenci o bezpečnosti a spolupráci v Evropě r. 1975. Její vnější stěny jsou obloženy bílým carrarským mramorem. Skládá se z koncertní budovy se dvěma sály a kongresového centra, které bylo dokončené r. 1974. Dokončena nedlouho před Aaltovou smrtí (1976) je hala Finlandia nejen jeho největší, ale zároveň patrně nejzdařilejší a zcela určitě neslavnější tvůrčí prací. Náš celkový dojem byl poněkud zkalen faktem, že do vnitřních prostor jsme se tentokrát nedostali.

Odpolední prohlídku jsme zahájili u Uspenské katedrály postavené pro pravoslavnou církevní obec, dnes je svatostánkem nepřilíh početné ortodoxní církve finské. Projekt vycházel ze staroruské architektury, stavitel se nechal inspirovat mešitou Hagia Sofia v Istanbulu a vytvořil její finskou verzi, hrající odstíny živých barev a zároveň bohatě zdobenou ikonami. Pokračovali jsme na Senátní náměstí. Senaatintori bylo vybudováno jako těžiště městského života. Je to mistrovské dílo urbanismu architekta Ehrenstroma z počátku 19. stol. Organická návaznost jednotlivých budov, jednotný styl

architektury a harmonický soulad jejich proporcí dělají z tohoto náměstí jedno z nejkrásnějších v celé Evropě. Dominantní stavbou je Dóm – vybudovaný v letech 1818 – 22 stavitelem Carlem Ludwigem Engelem jako dominanta náměstí. Stojí na půdorysu řeckého kříže a zdobí jej průčelí s korintskou sloupovou halou. V r. 1839 byla před chrám postavena velkolepá terasa s rohovými pavilony. Průčelí i boční fasády mají sochařskou výzdobu, která je dílem berlínského sochaře Augusta Wredowa. Na východní straně náměstí se tyčí Vládní palác Valtionenvosto. Originálně řešená stavba od Gustava Ludwiga Engela byla během let výrazně rozšířena a dnes zabírá celý domovní blok. Z architektonického hlediska je nejzajímavější průčelí se sloupovým a rizalitem. Dále jsme si prohlédli hlavní budovu univerzity a její knihovnu. Univerzitní knihovna se sloupovým průčelím z 8 korintských sloupů, stavba z let 1836 – 40, navržená Carl Ludwigem Engelem, je všeobecně považována za jeho nejlepší dílo. Knihovna mimo jiné vlastní nejúplnější sbírku ruské literatury 19. století.

Další prohlídka nás zavedla do ulic centra města. Prohlédli jsme si řadu nových i historických budov. Nádraží patří k mistrovským dílům architekta Eliela Saarinen, který tímto projektem vyhrál architektonickou soutěž na přelomu 19. a 20. století. Dále jsme zhlédli moderní obchodní centrum v jeho blízkosti. Vedle na třídu Mannerhimintie, nejdelší třída Helsinek (asi 5 km), se nachází Muzeum soudobého umění Kiasma Museum – objekt z r. 1998 s výstavní plochou 1 300 m² projektovaný americkým architektem Stevenem Hollem. Dojem z této stavby je rozpačitý. Závěr rušného dne nás zastihne na náměstí Kauppatori, kde se nachází stará tržnice Vanha Kauppahalli z carského období, rekonstruovaná krytá hala z r. 1888. Na severozápadní straně tržiště stojí radnice Kaupungintalo Pohjoisesplandi, empírová budova z let 1829 – 33 postavená Carl Ludwigem Engelem. Prohlídku zakončíme u rekonstruovaných skladištních budov přístavu, přeměněných na hotely, administrativní budovy, obchody apod.

Ráno přeplováme trajektem do Tallinu, hlavního města Estonska. Prohlédneme si památky tohoto historického města – hradby, hrad, pravoslavný chrám, náměstí. Město se těžce vzpamatovává z dlouhých let sovětské okupace. Za hranicemi města se však ráz krajiny prudce mění, v chudých vesnicích se zastavil čas. Máme možnost obdivovat speciální technologii opravy hlavní silnice I. třídy (za peníze EU), kde 50 km silnice se mění v test výdrže autobusu v oblacích prachu. Použitá technologie zaručí opravu cca na jeden rok. Po strastiplných hodinách na hraničních přechodech se dostáváme do Lotyšska. Prohlédneme si zachovalou Rigu, která

je v nepoměrně lepším stavu. Po mnoha hodinách na dalších hraničních přechodech do Litvy a Polska a po polských silnicích se vracíme domů.

Zájezd přinesl množství zajímavých odborných poznatků z krajů, do nichž se úplně běžně necestuje.

Ing. Vladimír Blažek, CSc.

Výbor oblasti ČKAIT Hradec Králové

LOFOTY 2002 – ZPRÁVA O ZÁJEZDU ČSSI A ČKAIT OK ČESKÉ BUDĚJOVICE

Tematický zájezd se uskutečnil na základě požadavku členské základny ve dnech 29. 6. – 13. 7. 2002. Zájezdu se zúčastnilo 18 osob, z toho 9 autorizovaných. Technickou a turistickou část zájezdu zajistila cestovní kancelář Jihotrans České Budějovice s dopravou v osvědčeném hotelbusu, odbornou náplň zajistila ČKAIT – Ing. Jiří Schandl, který zájezd též vedl.

Po nočním přejezdu do přístavu Rostock a přesunu trajektem do Dánska jsme navštívili mosty Faro – jedná se o přemostění mořské úžiny Storström dvěma mosty, z nichž severní o délce 1,6 km má střední tři pole s mostovkou zavěšenou na šikmých kabelech. Rozpětí hlavního pole je 290 m. Dále následovala celodenní prohlídka Kodaně, zaměřená na turistické zajímavosti a na rozsáhlou výstavbu administrativních budov v jižní části města.

Ve večerních hodinách jsme absolvovali přejezd do Švédska po nové v roce 2000 otevřené trase sestávající z 3,5 km dlouhé tunelové části, 4 km umělého ostrova nazvaného narozdíl od sousedního Saltholmu nepřítomným ostrovem s 7,9 km dlouhého mostu přes úžinu Öresund. Hlavní mostní objekt o rozpětí 1 052 m a plavební výškou 50 m nesou dva pylony vysoké 204 m. Po mostovce je vedena dálnice a uvnitř komorového nosníku je železniční trať.

Další cesta, která probíhala až do pozdního večera, což umožňuje použitý hotelbus a bílé noci severních zeměpisných šířek, procházela krajinou jižního Švédska, která sice nevyniká žádnými turistickými trháky, ale působí velice příznivým dojmem – zejména pěkné jsou dřevěné rodinné domky a seskupení staveb na zemědělských farmách. Možnost zhlédnout úroveň bytové výstavby a jejího vybavení jsme měli až později.

Ráno následujícího dne jsme zastavili ve městě Motala. Toto lázeňské město bylo důležitým místem na plavebním kanále Göta,

spojujícím Baltské moře s mořem Severním přes jezera Vänern a Vättern. Plavební cesta dlouhá 386 km vybudovaná v letech 1810 – 1832 překonává pomocí 58 zdymadel výškový rozdíl 92 m. Kanál byl významným objektem lodní dopravy a v současné době je využíván rekreačně a podle našeho zjištění velmi intenzivně. V městě Motala je též muzeum kanálu Göta.

Protože nás čekala značně dlouhá cesta na sever, mohli jsme se věnovat hlavnímu městu Švédska Stockholmu pouhé 3 hodiny, což stačilo k tomu udělat si celkový dojem z tohoto města postaveného původně na ostrově a rozrůstajícího se po březích jezera Mälaren a jeho ostrůvcích. Obdivuhodné je technické řešení komunikací vedených na četných viaduktech v několika úrovních. Vedle historické části města jsme shlédli též výstavbu obchodních center v severní části města. V podvečer jsme stihli ještě návštěvu univerzitního města Uppsala s historickou katedrálou.

Následující dlouhý přesun nás dovedl do měst Sundsvall a Umea. Tato tisícikilometrová vzdálenost je charakterizována takřka souvislým smíšeným lesním porostem a městy orientovanými na zpracování dřeva. Státem je zde silně podporovaná výstavba univerzitních center. Technickou zajímavostí je přemostění mořské zátoky Höga Kusten mostem o rozpětí 1 210 m (osmým nejdelším na světě), dokončeným v roce 1997. Oblast, v níž most leží, je zahrnuta do seznamu světového kulturního a přírodního dědictví UNESCO, a to nejen pro svoji přírodní krásu, ale zejména pro to, že jsou zde patrné geologické změny, které v relativně nedávné době zanechal přes 3 000 m vysoký ledovec a po jehož odchodu se území zdvihlo o 900 m. Po přenocování v blízkosti severního polárního kruhu pokračujeme krajinou, která nabývá charakter tundry, do města Kiruna. Toto významné naleziště železné rudy slaví v současné době 100 let od založení těžební společnosti a výstavby železnice do norského přístavu Narvik. Město, kromě nezbytných atributů těžby a úpravy železné rudy, je též střediskem kultury Samů (Laponců) a jeho význam je i v setkávání kultury finské, samské, švédské a norské. Doposud rovinný charakter území s mnohými jezery přechází do oblasti horské a zdejší hory jsme si prohlédli v národním parku Abisko.

Při překročení hranice mezi Švédskem a Norskem se náhle mění charakter celého území, norská oblast je hornatá, značně členitá, a i když zde nadmořské výšky nejsou významné, je charakter krajiny nadmořskou výškou velice ovlivněn. Oblast při hladině moře je pod vlivem Gólského proudu stále zelená a již o pouhých 200 m výše je charakter krajiny velehorský. Město Narvik je sice významným přístavem pro transport železné rudy, ale též východiskem na cesty na souostroví Lofoty a Vesterály. Tyto ostrůvky



Most přes Hoga Kusten



Vesteråly – nejsevernější místo trasy



Trollové schody

tvoří členitý pás v délce přes 200 km a jsou pospojovány řadou velice zajímavých a relativně nových mostních staveb, podmořských tunelů a pouze v několika málo případech trajekty. Leží celé nad severním polárním kruhem, a tak vedle bohatství ryb jsme si zde mohli užívat i půlnočního slunce. Malebné rybářské vesničky již většinou neslouží původnímu účelu a fungují jako turistické ubytovny. Souostroví Lofoty, Vesteråly a prakticky celé pobřeží Norska severně od Trondheimu nebylo v době 2. světové války ještě přístupno po silnici a železnici. Proto se zde odehrálo množství námořních i pozemních bitev, když norští dobrovolníci bránili německým okupantům ve snaze toto území zpřístupnit a upravit si jako bojovou základnu proti Anglii a námořním konvojům do Murmansk. Válkou započatá výstavba silničního a železničního spojení pokračovala v šedesátých letech, a tak je současná jediná silniční trasa již kvalitním propojením jihu Norska se severem. Tato velice proměnlivá a přírodně zajímavá trasa prochází řadou přístavů umístěných ve fjordech, které byly v minulosti zatíženy odpady z četných průmyslových závodů. Současnost však ukazuje na důslednou očistu prostředí; přírodě škodící průmyslové závody byly zcela rekonstruovány či úplně odstaveny. Nadále pokračuje výstavba silniční sítě, a to zejména výstavbou paralelní komunikace po členitém mořském pobřeží. Jsou zde charakteristické četné visuté mosty několikasetmetrových rozpětí a mnohé tunely značných délek (tunelů s délkou nad 3 100 m je v Norsku zatím 60, nejdelší měří 24 510 m a nejhlubší je 264 m pod hladinou moře – nejhlubší na světě). Četné vodní toky jsou využívány hydroenergeticky tak, že přírodní jezera tvoří akumulční prostory. Hydroenergetické stavby jsou většinou pod zemí, takže nenarušují přírodní charakter krajiny.

Návrat zpět přes polární kruh v náhorní plošině 700 m n. m. opět vyvolává dojem polární krajiny s kamenitou tundrou, soby a Laponci. Tato plošina je pokryta druhým největším ledovcem Norska Svartisen, jehož splaz končí v nadmořské výšce 170 m a je to nejnižší položený evropský ledovec. Lesy těsně pod ledovcem však skýtají množství hub, borůvek a nám neznámých dalších lesních plodů (např. zakrslé ostružiny morušky). Při návratu do Trondheimu se setkáváme s územím civilizovaným již od doby Vikingů i s příslušnými historickými pamětihodnostmi (sv. Olav zde zemřel 1030). Další cesta nás vede krajem zvaným Domov Trollů, údolím Romsdalen s četnými vodopády, kolem Trollovy stěny – skály vysoké ve svislé části 1 100 m – a na Trollovy schody. Toto technické dílo sestává z jedenácti serpentin překonávajících výškový rozdíl téměř 900 m. Úchvatný pohled z vrchu vyvolává obdiv ke stavitelům této cesty,



Šťastný návrat

dokončené v roce 1952. Dále směřujeme k městu Geiranger na samém konci Geirangerfjordu – jednoho z nejužších, s nejstrmějšími stěnami a proto nejfotografovanějších fjordů. Dále pokračující silniční trasa, nazvaná též „zlatá cesta“, byla oceněna v roce 1900 na světové výstavě v Paříži za překonání svahu serpentinami pro automobilovou dopravu.

Veškerá silniční síť ve Švédsku a Norsku je vybavena četnými odpočívadly, samozřejmě vybavenými toaletami s tekoucí vodou, stoly a přístřešky. Jak jsme mohli posoudit, tato zařízení jsou denně uklížena a dobře udržována.

Velice poučná byla návštěva Lillehammeru. Toto město, které bylo dějištěm zimní olympiády v roce 1994, má z té doby vybudovaná rozsáhlá sportovní zařízení, která jsou plně využívána. Zajímavější však byla

návštěva tamního skanzenu Maihaugen, největšího v Norsku. Vedle soustředění historických staveb a demonstrace života v nich jsme ocenili zejména výstavu venkovského a městského bydlení ve 20. století a to tak, že z každé dekády je zde vybudován jeden obytný dům, plně vybavený zařízením v úrovni té doby. Ochotní průvodci pak rádi vysvětlí všechny technické i funkční detaily stavby. Sousední město Hamar se též podílelo na olympiádě a pozůstatkem je hala s údajně největším rozpětím dřevěné konstrukce (110 m), kterou jsme si též prohlédli.

Oslo, hlavní město Norska, bylo poslední částí naší cesty, plné dojmů z překrásné přírody a náročných staveb. Čas zde strávený jsme věnovali návštěvě Holmenkolenu, poloostrovu Bygdoy (muzea Framm, Kontiky, Vikingové), rušnému středu města s národním muzeem a galeriemi a zajímavému

Vigeland parku se 600 sochami tohoto autora.

Při cestě zpět jsme si stačili ještě prohlédnout most přátelství na hranicích Norska a Švédska v Halden, nové silniční řešení s přemostěním fjordu u Uddevalla, historické jádro Göteborgu v místech, kde končí plavební kanál Göta a pak již kolem Hamletova zámku Kronborg směřovala naše cesta přes Dánsko domů.

*Ing. Jiří Schandl
přednosta OK České Budějovice*

EXKURZE NA VÝSTAVBU DÁLNIČE A 17, DRÁŽDANY – STÁTNÍ HRANICE S ČR

Dne 12. 7. 2002 se na pozvání prezidenta Saského dálničního úřadu Dipl.-Ing. Volkera Strobla uskutečnila exkurze na stavbu dálnice A 17. Akce navazovala na dubnovou konferenci v Ústí nad Labem, pořádanou OK ČKAIT pod záštitou hejtmána Ústeckého kraje na téma „Dálnice D 8 v Ústeckém kraji – faktor rozvoje území“.

Akce se zúčastnili kromě zástupců OK ČKAIT a OP ČSSI v Ústí nad Labem představitelé závodu Praha ŘSD ČR, Metrostavu a.s. a další zájemci.

V informačním centru na staveništi nás uvítal osobně pan Strobel a věnoval se akci celý den. Po úvodním seznámení s celou projektovanou trasou, problematikou přípravy a dosavadním postupem výstavby jsme absolvovali prohlídku ražení tunelů Coschütz (2 332 m) a dokončovacích prací tunelů Dölzsch (1 070 m), včetně mezilehlého mostu mezi portály obou tunelů.

Příjemný odborný zážitek byl ukončen diskuzí v prostorách místního pivovaru.

*Ing. Martin Mandík
přednosta OK Ústí nad Labem*



Dálnice A 17

STRUČNÁ ZPRÁVA O USKUTEČNĚNÉ I PŘIPRAVOVANÉ ZAHRA NIČNÍ SPOLUPRÁCI ČKAIT

Informaci o mezinárodní spolupráci komory, která je jednoznačně neformální a přináší svým členům konkrétní výstupy, připravili ve spolupráci Ing. Jiří Plíčka, CSc., a Ing. Svatopluk Zídek.

Duben 2002

25. – 26. dubna se uskutečnila u příležitosti stavebního veletrhu IBF v Brně konference „Návrat do města“ věnovaná problematice konverze objektů průmyslové architektury a její využití pro bydlení a občanskou vybavenost ve městech zemí Visegrádské čtyřky. Mezinárodní sekce konference se uskutečnila v Kongresovém centru na brněnském výstavišti a národní sekce, věnovaná výhradně technickým památkám na území ČR, pak v Technickém muzeu v Brně. Mezinárodní sekce se účastnilo celkem 152 účastníků, mezi nimi početné delegace z Maďarska, Polska, Slovenska i Spolkové republiky Německo. Tematické přednášky věnované příkladům konverze průmyslových objektů z Prahy, Bratislavy, Budapešti a Krakova byly završeny přednáškou věnovanou vývoji řešení této problematiky v zemích Evropské unie.

Červen 2002

8. – 10. června navštívila své partnery v České republice, kterými jsou ČKAIT a ČSSI, delegace ASCE (Americká asociace stavebních inženýrů) vedená prezidentem H. Gerardem Schwartzem jr., PhD, PE, F.A.S.C. Pobyt zahájila v Českém Krumlově. Garantem vysoké úrovně průběhu návštěvy se tradičně stala OK ČKAIT pod vedením Ing. Jiřího Schandla. Program pokračoval návštěvou Prahy, kde byla delegaci prezentována stavba zaplavovaných tunelů metra pod Vltavou. Na závěr jednání byla podepsána inovovaná smlouva o třístranné spolupráci ASCE s ČKAIT a ČSSI. Smlouva byla reprodukována v originální verzi na předposlední straně 3. čísla časopisu Z + i. Česká delegace byla pozvána k oslavám 150. výročí ASCE. Pozvání nebylo odmítnuto, ale představenstvo uvažuje o vyslání delegace pouze v případě výrazného prohloubení vzájemné spolupráce.

Na základě dohody o vzájemné společné spolupráci mezi ČKAIT/ČSSI a ICE a díky stále lepším vztahům našich organizací je umožněno zaměstnání mladým inženýrům u firem ve Velké Británii. V loňském a letošním

roce byla uveřejněna informace ve Stavebních listech, letos byla rozšířena o vývěsky na stavebních fakultách v Praze, Brně a Ostravě. Strukturované životopisy zaslalo cca 40 uchazečů. Jejich CV byly předány britské straně. Ta vybrala 15 osob, s nimiž uspořádala v budově ČKAIT 15. června 2002 pohovory, po nichž určila 6 úspěšných uchazečů. Ti obdrželi návrh pracovní smlouvy, shodné resp. obdobné smlouvám s mladými britskými inženýry včetně pojištění a dalších náležitostí až po výši platu v rozsahu 19 – 22 tis. GBP ročně.

Agenda s tím spojená vyžadovala na obou stranách značné úsilí, hodně práce a z britské strany i nemalé finanční výdaje. Chtěl bych jménem ČKAIT/ČSSI poděkovat Past-prezidentovi skotské pobočky ICE p. Douglasu McBethovi, Prof. Ing. P. Bartošovi, jeho ženě Ing. Heleně Bartošové i týmu zkušebních komisařů za jejich významný podíl na uskutečnění této akce.

Závěrem upozorňuji, že tato akce výběrem 6 úspěšných uchazečů neskončila, ale pokračuje dále a je stále otevřená pro další zájemce.

20. – 21. června se uskutečnil v Karlových Varech 7. ročník konference „Městské inženýrství Karlovy Vary 2002“. Přednášky, které přednesli ze zahraničních spolupředatelských organizací kolegové z bavorské, saské a slovenské inženýrské komory, byly doplněny přednáškami českých přednášejících. Tématem konference byly informace o nových materiálech a technologiích užívaných v městském inženýrství. V předvečer konference proběhlo neformální setkání zahraničních delegací s představiteli politického života Karlovarského kraje a hlavních pořadatelů – ČKAIT a ČSSI.

Připravuje se:

Říjen 2002

4. – 5. říjen Slovensko – Vysoké Tatry hostí již 9. setkání představitelů inženýrských organizací zemí Visegrádské čtyřky. Představenstvo nominovalo za členy delegace Ing. Macha, Ing. Ruska, Ing. Patera a Ing. Plíčka, CSc. Setkání bude věnováno zejména přípravě a určení společných témat k přednesení na 3. konferenci inženýrských organizací zemí V4.

11. – 13. října se uskuteční v Dubrovniku 3. konference evropských inženýrských organizací. Hlavním tématem konference je příprava inženýrů kandidátských zemí před vstupem svých zemí do EU. Představenstvo nominovalo k účasti delegaci ČKAIT ve složení Ing. Mach, Ing. Čermák, CSc., Ing. Rusek a Ing. Plíčka, CSc.

25. – 26. října se skutečně Konference dopravní sekce VBI (Společnost německých poradenských inženýrů) v Minden an der Weser. Tématem konference jsou „Nové informační technologie v oblasti dopravních staveb“. Po upřesnění podmínek účasti se

uvažuje s účastí delegace ČKAIT (v režii ČKAIT) doplněné zájemci z řad pracovníků firem Pragoprojekt a SSaŽ (v režii vysílajících organizací). Garantem za ČKAIT je Ing. Zídek. 31. října – 2. listopadu se uskuteční odborný zájezd organizovaný Kolegiem pro technické památky ČKAIT & ČSSI věnovaný zejména problematice konverze průmyslových staveb. Kromě návštěvy konvertovaných staveb v okolí města Zwickau (Grimmitschau, Werdau a Kirchberg) se uskuteční i návštěva lipského stavebního veletrhu DENKMAL, věnovanému opravě a rekonstrukci památkových objektů, prohlídka konvertovaných staveb (jatk, přádelna, tkalcovna aj.) i prohlídka nových významných staveb ve městě Lipsku. Předpokládáme, dle předběžné dohody, že odbornými průvodci budou naši kolegové ze Saské inženýrské komory.

27. – 28. listopadu se uskuteční konference s mezinárodní účastí Betonářské dny 2002 spojené s výstavou Beton 2002. Místem konání je Dům hudby v Pardubicích, organizátorem Česká betonářská společnost ČSSI.

Ing. Jiří Plíčka, CSc.

člen představenstva ČKAIT

Ing. Svatopluk Zídek

člen představenstva ČKAIT
viceprezident ČSSI

NA VŠB – TECHNICKÉ UNIVERZITĚ OSTRAVA VZNIKLA FAKULTA BEZPEČNOSTNÍHO INŽENÝRSTVÍ

Od zahájení akademického roku 2002/2003 česká VŠB – TU Ostrava zásadní změna v organizaci studijních oborů, která je spojená se vznikem nové Fakulty bezpečnostního inženýrství. Ta se od 1. srpna 2002 stává sedmou fakultou Vysoké školy báňské – Technické univerzity Ostrava.

VŠB – TU Ostrava již od roku 1968 zabezpečuje přípravu vysokoškolsky vzdělaných odborníků v oblasti požární ochrany a bezpečnosti průmyslu. Za toto období absolvovalo studijní program Požární ochrana a průmyslová bezpečnost více než 1 300 studentů. Se zvyšováním technologické a technické úrovně průmyslu, stále širším používáním řady nebezpečných látek

Přehled studijních programů a oborů Fakulty bezpečnostního inženýrství				
Studijní program	Studijní obor	Standardní doba studia	Forma studia ¹⁾	Poznámka
3908R Požární ochrana a průmyslová bezpečnost (bakalářské studium)	Bezpečnost práce a procesů	4	PK	
	Technická bezpečnost osob a majetku	4	PK	
	Technika požární ochrany a bezpečnosti průmyslu	4	PK	
	Havarijní plánování a krizové řízení	4	PK	
3908T Požární ochrana a průmyslová bezpečnost (magisterské studium)	Bezpečnostní inženýrství	5	PK	navazující na Bc.
	Bezpečnostní inženýrství	2	PK	
	Technika požární ochrany a bezpečnosti průmyslu	5	PK	navazující na Bc.
	Technika požární ochrany a bezpečnosti průmyslu	2	PK	
3908V Požární ochrana a průmyslová bezpečnost (doktorské studium)	Požární ochrana a bezpečnost průmyslu	3	PKA	

¹⁾ P ... prezenční forma studia, K ... kombinovaná forma studia, A ... výuka i v angličtině

a podobně se stupňovaly i požadavky na absolventy studijního oboru. Jako prioritní se začala jevit otázka analýzy a prevence technologických rizik a rizik bezpečnosti práce, problematika řešení požární bezpečnosti staveb včetně požárně bezpečnostních zařízení, otázka havarijní připravenosti, krizového řízení a dalších oblastí spojených zejména s průmyslovými haváriemi a přírodními katastrofami a jejich zvládnutím. Změna v přístupu k projektování bezpečnosti staveb a technologií od závazných norem k prokázání splnění požadovaných parametrů spolu s používáním řady nových materiálů a technologií klade a v budoucnu bude klást výrazně vyšší nároky na kvalifikaci nejen požárních, ale i dalších bezpečnostních specialistů. Výrazně stoupá také ohrožení podniků a objektů různou nežádoucí a protiprávní činností až terorizmem, což vyžaduje kvalifikované posouzení a vyhodnocení hrozeb rizik a stanovení a realizování odpovídající bezpečnostní strategie podniků a potřebných preventivních opatření. Přebírání evropské legislativy v oblasti bezpečnosti práce zcela zásadně mění dosavadní přístupy používané v ČR a vyžaduje výrazně vyšší kvalifikaci pracovníků hodnotících rizika. V souvislosti s tím neustále roste potřeba odborníků s různým stupněm vysokoškolského vzdělání, a to zejména z oblasti bezpečnostního inženýrství, požární ochrany, bezpečnosti práce a technické bezpečnosti osob a majetku. To vše vyžaduje další rozvoj stávajícího studijního programu a jeho jednotlivých oborů.

Výše uvedené skutečnosti postupně vedly ke vzniku dalších studijních oborů v rámci studijního programu Požární ochrana

a průmyslová bezpečnost. Při svém vzniku v roce 1968 byl studijní obor Technika požární ochrany a bezpečnosti průmyslu přes svůj „nehornický“ charakter organizačně začleněn na Hornicko-geologickou fakultu (HGF) VŠB – TU Ostrava. Toto začlenění výrazně zkruslovalo pohled na zaměření absolventů studijního programu a komplikovalo i vztahy s partnerskými univerzitami a dalšími institucemi. Zřízení Fakulty bezpečnostního inženýrství (FBI) představuje systémové řešení jasně deklarující zaměření součástí, na které je studijní program uskutečňován a umožňující další dynamický rozvoj bezpečnostního inženýrství na VŠB – TU Ostrava.

Základem FBI je stávající Institut bezpečnostního inženýrství HGF, který také doposud byl garantujícím pracovištěm studijního programu Požární ochrana a průmyslová bezpečnost. Oblast bezpečnosti v působnosti Státní báňské správy zůstane nadále v působnosti HGF, kde je již v současné době začleněna na Institutu hornického inženýrství a bezpečnosti. Na novou FBI přejde od akademického roku 2002/2003 více než 600 studentů studijních programů Požární ochrana a průmyslová bezpečnost v bakalářském a magisterském studiu a 38 studentů v doktorském studijním programu. Vzhledem k náběhu nových studijních oborů a zájmu studentů bude počet studentů nadále stoupat. Výhledový celkový počet studentů je 1 580, z toho 930 v prezenční formě studia. Počáteční struktura fakulty bude sestávat ze 2 kateder, katedry požární ochrany a ochrany obyvatelstva a katedry bezpečnostního managementu, s plánovaným rozvojem na 6 kateder.

FBI bude umístěna v areálu na Lumírově ulici

v Ostravě – Výškovcích, ve kterém do 30. 6. 2002 byla základní škola. Stav objektu a jeho úprav umožňuje zahájení výuky od začátku akademického roku 2002/2003. Areál sestává ze čtyř vzájemně propojených objektů, tři objekty jsou dvoupodlažní, jeden je třípodlažní. Součástí jsou 2 tělocvičny a prostory pro stravování. Areál je bezproblémově dosažitelný městskou hromadnou dopravou ze stávajícího areálu VŠB – TU Ostrava v Porubě, kde jsou umístěny i vysokoškolské koleje. V areálu FBI bude zajištěno stravování studentů.

Pro snadnou dosažitelnost odborné literatury bude v objektu vybudováno pracoviště Ústřední knihovny VŠB – TU Ostrava s fondem orientovaným na problematiku bezpečnostního inženýrství. Areál FBI bude napojen na Intranet VŠB – TU Ostrava a tím i na Internet.

Na Fakultu bezpečnostního inženýrství přejde dosavadní výuka ve studijních oborech studijního programu Požární ochrana a průmyslová bezpečnost. Součástí žádosti o souhlas se zřízením fakulty byla i žádost o akreditaci níže uvedených studijních oborů a oboru habilitačního řízení a řízení ke jmenování profesorem Bezpečnost průmyslu, větrání a požární ochrana.

Od akademického roku 2002/2003 bude zahájena výuka v novém bakalářském studijním oboru Bezpečnost práce a procesů, v roce 2002/2003 jen v kombinované formě studia, v dalších letech potom i ve formě prezenční.

Stávající studijní program a vědecká a výzkumná činnost budou v blízké budoucnosti rozšířeny zejména v oblasti civilního nouzového plánování s důrazem na

ochranu obyvatelstva, rozvíjena bude i oblast vztahů mezi konstrukčními materiály a bezpečností a oblast aplikace informačních systémů pro bezpečnostní inženýrství a vlastní bezpečnost informačních systémů. V oblasti rizik bude rozvíjena oblast chronických rizik vyplývajících zejména z chemických látek a rizik spojených s lidským faktorem ve vztahu ke vzniku závažných havárií. Postupně bude budována oblast soudního inženýrství zaměřená na znalecké činnosti při objasňování příčin a průběhu nejruznějších mimořádných událostí.

Fakulta bezpečnostního inženýrství bude ve výuce i vědecké a výzkumné činnosti úzce spolupracovat s ostatními fakultami VŠB – TU Ostrava.

Doc. Dr. Ing. Aleš Dudáček, pověřený vedením Fakulty bezpečnostního inženýrství

BAUMAX, STAVEBNÍ TECHNICI A INŽENÝŘI

K prvnímu kontaktu s představiteli firmy bauMax ČR, a.s., došlo na výstavě FOR ARCH Karlovy Vary. Krátký rozhovor, ve kterém se objevila řada zajímavých námětů pro případnou spolupráci firmy bauMax s ČKAIT, případně ČSSI nás přiměl k zorganizování dalšího pracovního setkání. Kontaktní schůzka s vrcholnými představiteli firmy, panem ředitelem Christophem Drenkem (ChD) a paní Ing. Janou Čížmárovou (JČ), vedoucí marketingu pro ČR a SR, se uskutečnila v centrále firmy v Praze – Chodově v polovině července. Následný rozhovor, který jsem ve spolupráci s představiteli firmy připravil pro čtenáře Z + i je jedním z jejich výsledků.

Pane řediteli, mohl byste v krátkosti představit vaši firmu?

ChD: BauMax ČR, a.s., je dceřiná firma rakouské podnikatelské skupiny bauMax AG, Wien-Klosterneuburg. Provozuje největší síť hobby marketů v České republice. Svou činnost zahájila v roce 1992 otevřením první prodejní haly v pražské Holešovičské tržnici. Současných 21 prodejen v tradičních žlutě-červených barvách (tři v Praze, dvě v Hradci Králové a Ostravě a dále jsou prodejny v Plzni, Českých Budějovicích, Karlových Varech, Mostě, Chomutově, Ústí nad Labem, Liberci, Mladé Boleslavi, Pardubicích, Jihlavě, Brně, Olomouci, Zlíně a Frýdku-Místku) osloví ročně více než 7,5 milionu zákazníků. O jejich spokojenost se stará již více než 1 200

vyškolených zaměstnanců, a to vždy s cílem nabídnout vysokou kvalitu za výhodnou cenu. Nově budované prodejny jsou nyní projektovány s rozšířeným zázemím především v oddělení stavebnin, přibývá nakládací prostor pro nákladní auta. Starší prodejny jsou v tomto duchu přestavovány.

Paní vedoucí marketingu bych rád požádal o odpověď, jak široký je sortiment bauMaxu a které výrobky by mohly zajímat naše členy?

JČ: Společnost nabízí ve svých prodejnách více než 35 000 druhů výrobků pro zahrádkáře, řemeslníky a stavebníky, z nichž více než polovina je nakupována v České republice. Důraz kladl do současnosti bauMax především na velký výběr v odděleních stavebnin a dřeva, zahrady. Široký sortiment dále nabízí oddělení nářadí, obkladů, elektro, osvětlení, sanity, barev a tapet, koberců (kusových i metrových), potřeb pro domácnost a autopříslušenství. Právě oddělení stavebnin a dřeva zaznamenává v posledních letech rapidní vývoj, a to je právě oblast, kde spolupráce bauMaxu se členy České komory autorizovaných inženýrů a techniků, případně se členy Českého svazu stavebních inženýrů, by mohla být zajímavá. Rozvoj zaznamenala tato oddělení nejen plošně, viz zmíněné přístavby nakládacích prostor, ale především v šíři sortimentu a v množství pohořové skladové zásoby. Dnes již není problém v bauMaxu nakoupit kompletní sortiment nářadí i materiálů pro konkrétní odbornou práci a ihned odvézt potřebné množství zboží na paletách.

Kdo patří v současné době k Vaším zákazníkům a máte záměr oslovit další zákaznické skupiny?

ChD: Prodejny společnosti bauMax nabízejí pod jednou střechou širokou škálu zboží v zásadě pro dvě skupiny zákazníků: hobby-sortiment pro domácí kutily i zahrádkáře (ti jsou dosud nejčastějšími zákazníky v obchodech bauMax) a profi-sortiment pro řemeslníky a firmy, které zde nakupují především speciální materiál, využívají zvýhodněných podmínek při větších odběrech a zároveň příhodných otevíracích dob, které jsou delší než u běžných skladů stavebnin (soboty, neděle, odpoledne a večery). Naším cílem je svými službami oslovovat nejen domácí kutily, ale svoji činnost výrazně rozšířit i pro tak zvanou střední velikostní kategorii. Byli bychom rádi, kdyby se našimi spokojenými klienty stali zákazníci, kteří se rozhodli pro stavbu tak zvaných jednoduchých staveb, a to až po velikost rodinného domu. Nakupovat v bauMaxu mohou i postižení spoluobčané, všechny prodejny mají bezbariérový přístup a prostor pro volný pohyb včetně vyhrazených parkovacích míst. Rádi bychom oslovili i členy ČKAIT a ČSSI a byli bychom



Pan Christoph Drenk, ředitel bauMax ČR, a.s.

rádi, pokud by se i oni stali našimi spokojenými zákazníky. Aby měli důvod se jimi stát, rádi bychom ve spolupráci s vámi pro ně připravili vydání tak zvaných zákaznických karet, období kreditních karet, na základě kterých by získali všichni členové ve všech provozovnách bauMaxu nebezvýznamnou zákaznickou slevu.

Jak jsou budovány prodejny bauMaxu?

JČ: Účelně architektonicky řešené prodejny se světlými plochami, dostatečným prostorem pro nákupní vozíky a s optimálním uspořádáním zboží, které zohledňuje dobrou manipulovatelnost větších nákupů, obrátkovost jednotlivých produktových skupin, případně možnost naložení většího množství ze skladu přímo do auta, zaručují příjemný a pohodlný nákup. Zákazníci tu najdou informace o sortimentu, zvýrazněny jsou cenově zvýhodněné nabídky, vzorové prezentace, stejně jako nejruznější nápady v mimořádně přehledné formě, která je jednotná pro síť bauMax. Dalším námětem ke spolupráci by mohlo být i vybudování jednotné upravených informačních středisek ve všech našich prodejnách, kde by mohly být k dispozici například odborné publikace a další materiály, vydávané vaší komorou, které jsou určeny i pro širší veřejnost. Aktuální tzv. víkendové nabídky zboží a služeb jsou prezentovány přímo ve vstupních vestibulech. Zaručují tak informovanost zákazníka i úsporu jeho času.

Mluvíme-li o službách, jaké služby vašim zákazníkům nabízíte?

ChD: Pro maximální pohodlí zákazníků zajišťují všechny prodejny sítě bauMax standardní servis. Zákazníci bauMaxu oceňují poradenství ze strany průběžně školeného personálu, stále se rozšiřující nabídku doplňkových služeb, řezání na míru, dopravu

zboží, půjčovnu nářadí, broušení nářadí, objednávkový servis, velká bezplatná parkoviště i možnost občerstvení ve všech prodejnách. Naším cílem je, aby náš zákazník kvalitní materiál, který u nás nakoupí i způsobem, kterým materiál nezneškodí, použil. I zde by mohl být prostor pro spolupráci našich odborníků, obchodníků a zbožíznalců se členy vaší komory, kteří by mohli ve vymezené době našim zájemcům o zboží, právě z té již zmíněné střední velikostní kategorie, odborně poradit. Porady by se mohly týkat nejen odborných stavebních informací, ale i základních legislativních problémů, se kterými se stavebníci staveb malého rozsahu mohou setkat. Pro poskytování odborných porad by mohla sloužit již dříve zmíněná informační střediska.

Nejdůležitější službou firmy bauMax je bezpochyby nově poskytovaná cenová garance, která zaručuje vždy nejvýhodnější nákup. Ať už zákazník nakoupil, nebo se na nákup teprve chystá, garantuje mu bauMax, v případě nižší konkurenční ceny, vrácení rozdílu, příp. cenu nižší. Že klade bauMax na korektní ceny pro zákazníky opravdu velký důraz, dokazují i tzv. trvale snížené ceny, které platí u více než 1 000 nejprodávanějších výrobků. Součástí prodeje jsou dále dětské koutky s možností „vydovádět se“ nebo sledovat pohádky. Speciální podmínky a služby nabízí bauMax zákazníkům, kteří realizují velké odběry zboží. Např. zajištění dopravy nákladním autem s rukou, zdarma zapůjčení přívěsného vozíku, expresní odbavení na pokladnách kombinované např. s přípravou zboží dle předchozí telefonické objednávky.

Témata pro spolupráci jsou opravdu zajímavá. Jak si představujete další vývoj v naší případné spolupráci i další rozvoj vaší firmy v České republice?

ChD: Na základě dnešní kontaktní schůzky připravíme konkrétní návrhy spolupráce pro představenstvo ČKAIT a ČSSI a budou-li naše návrhy pro vás a vaše kolegy akceptovatelné, okamžitému zahájení naší spolupráce nic nebrání. K druhé části vaší otázky mohu s radostí sdělit, že expanze bauMax ČR, a.s., bude v roce 2003 pokračovat otevřením dalších tří prodejen, a to v Kladně, Přerově a Táboře.

Vážený pane řediteli a vážená paní inženýrko, dovoluji, abych Vám poděkoval za poskytnutý rozhovor. Věřím, že naše setkání není poslední a že naše případná spolupráce by mohla být vzájemně užitečná.

*Ing. Svatopluk Zidek
člen představenstva ČKAIT
viceprezident ČSSI*

NA POMOC ZNALOSTEM A SEZNÁMENÍ S PROSTŘEDÍM EVROPSKÉHO TRHU

Doporučené standardy metodické ČKAIT

Informační centrum ČKAIT vydalo v ediční řadě doporučených standardů metodických dvě nové publikace: DOS M 15.01 *Management projektů spojených s výstavbou* a DOS M 02.01 *Management realizace projektů spojených s výstavbou. Prostředky a nástroje řízení*. Především DOS M 15.01 je, vedle dříve vydaného Slovníku pojmů ve výstavbě (DOS M 01.01), stěžejní publikací celé ediční řady, vymezující obsah, souvislosti a směr celého souboru cca 40 publikací řady metodických standardů. Cílem této ediční řady je vytvoření ucelené soustavy metodiky organizace a řízení výstavby při respektování národních právních předpisů, evropského harmonizačního procesu, uznávaných evropských standardů a obchodních zvyklostí evropského a světového trhu. Přibližuje českým manažerům prostředí, úroveň řízení a obchodní zvyklosti stavebního trhu v EU a ve světě. Čtenář by se neměl nechat odradit teoretickou náročností textů publikací této řady. Je nutno si uvědomit, že systém projektového řízení se vyvíjel v Evropě a ve světě po desetiletí; před českým manažerem stojí úkol seznámit se s ním v krátké době před naším vstupem do Evropské unie. Následující řádky seznamují se základními principy projektového řízení a jeho uplatňováním v praxi.

Projektové řízení a systémový přístup

Světově uznávaným a respektovaným systémem řízení, ovlivňujícím zásadním způsobem řízení výstavby, je – vedle systémů řízení jakosti a environmentálního řízení – soustava metod a postupů označovaných jako Project Management (PM) – projektové řízení. S aplikací projektového řízení se nesetkáváme jen ve výstavbě, ale také např. v oblasti vývoje a výzkumu, zavádění nových technologií nebo řízení lidských zdrojů. Zásadní význam a praktické uplatnění nachází právě v oblasti výstavby. Snad již jen málokdo si dnes pod pojmem projekt představuje svazek výkresů, resp. dokumentace projektu, jak tomu bylo dříve. Definici pojmu „projekt“ v souladu s mezinárodními standardy přináší ČSN ISO 10 006 (převzatá do soustavy ČSN překladem): Projekt je jedinečný proces, sestávající z řady koordinovaných a řízených činností s daty zahájení a ukončení, prováděný pro dosažení cíle, který vyhovuje

specifickým požadavkům, včetně omezení daných časem, náklady a zdroji.

Project: unique process, consisting of a set of coordinated and controlled activities with start and finish dates, undertaken to achieve an objective conforming to specific requirements, including the constraints of time, cost and resources.

V uvedené normě nalezneme i definici termínu „proces“:

Proces je soubor vzájemně propojených zdrojů a činností, které přeměňují vstupy na výstupy.

Process: set of inter-related resources and activities which transform inputs into outputs. Hlavní rozdíly v řízení procesu výstavby (tj. pořízení stavby) na principech projektového řízení a systémového přístupu, oproti přezívajícímu dříve běžným postupům, lze charakterizovat takto:

a) Stavba není cílem, ale prostředkem k dosažení cílů projektu. Cílem projektu není např. stavba rodinného domu, ale bydlení určité rodiny ve vlastním domě, na stanovené úrovni komfortu, kultury a ekonomiky (ve vzájemné závislosti). Cílem projektu je takto předem určená úroveň bydlení, vyjádřená ověřitelným způsobem. Dosažení určené úrovně bude při užívání prokázáno.

b) Odborné (projektové) řízení procesu musí být nutně zahajováno již při formulaci cílů projektu, aby představa byla vyjádřena komplexně (systémově). Formulace cílů projektu, rozpracování koncepčních variant, zpracování příslušných studií a analýz představuje první fázi projektu – fázi předinvestiční. Projektové řízení končí až prokázáním dosažení cílů projektu, obvykle ve fázi užívání (provozování stavby).

c) Rozhodujícím bodem celého procesu je rozhodnutí investora (budoucího stavebníka), že projekt, jehož cíle i koncepční varianta jsou určeny, bude skutečně realizován. Rozhodnutí odděluje fázi předinvestiční od fáze investiční (zpracování projektové dokumentace a realizace stavby), na kterou pak navazuje fáze užívání (provoz), ve které má být prokázáno dosažení cílů projektu.

d) Důsledně má být uplatňován komplexní (systémový) přístup, kterým jsou zkoumány a hodnoceny nejen architektonické a technické aspekty projektu, ale také ekonomické a finanční, veřejnoprávní i občanskoprávní, popř. obchodně právní, environmentální i obecně kulturní a sociální. Ochrana veřejných zájmů je rovněž jedním z prvků komplexního (systémového) přístupu. Dokumentace pro významná správní řízení (např. stavební řízení) vychází z cílů projektu a nikoliv naopak. Ochrana veřejných zájmů (obecné bezpečnosti a přiměřeného využití území) je pak samozřejmou součástí všech úvah při řízení projektu, nikoliv jen úvah o hrozbách represe ze strany orgánů veřejné správy.

e) Součástí přípravy projektu musí být také hodnocení rizik v soudobém vyjádření. Při

realizaci projektu je nutná práce s riziky směřující k jejich snížení. Související management změn neřeší pouze důsledky přijatých rizik, ale také žádoucí změny v důsledku dynamicky se rozvíjejících procesů (např. bydlení) v průběhu realizace projektu.

Propracovat koncepční řešení projektu ve variantách pro rozhodnutí již v závěru předinvestiční fáze je dnes snadnější. Soudobé SW produkty umožňují modelovat architektonické návrhy, řešení stavebních konstrukcí, technická zařízení budov i řízení budoucího provozu (Facility Management). Jejich hlavní přínos by měl být spatřován právě v možnosti navrhování variantních řešení, usnadňujících rozhodování o optimální variantě. Obdobně jsou SW produkty používány pro modelování ekonomiky a financování projektu, tj. pro ekonomickou a finanční analýzu projektu.

Při navrhování vnějších souvislostí projektu jde o souvislosti technické (zdroje, „produkty“ a komunikace všeho druhu), kulturní (umístění a působení stavby v prostředí) a také o vztahy „soužití s přírodou“ (environmentální hlediska). Ve světě se v této souvislosti prosazuje pojem „trvale udržitelné stavění“ (Sustainable Building), případně „zelené stavění“ (Green Building). Trvale udržitelné stavění zdůrazňuje pohled na budovu v jejím životním cyklu, tj. včetně fáze užívání (provozu, udržování a plánované obnovy) a likvidace.

Zpracování dokumentace souborného řešení projektu (Basic Design) na počátku investiční fáze má podrobnějším propracováním určené koncepční varianty umožnit variantní rozhodování o detailech, umožnit získání stavebního povolení a zejména umožnit uzavření smluv s realizátory stavby. Vše ostatní (zpracování realizační dokumentace, zhotovení a příprava užívání stavby i realizační a provozní management) bude stále více svěřováno rutině profesionálů pod dohledem manažera projektu na úrovni stavebníka (pokud se nerozhodne řídit sám také realizaci projektu). Dohled manažera projektu má vždy vyjádřit do průkazu, že cíl projektu bylo při užívání stavby dosaženo.

Management (řízení)

Anglický termín Management je zpravidla překládán do češtiny jako řízení. Je tu ovšem určitý významový posun, který způsobuje, že v některých souvislostech se termín Management nepřekládá a používá se anglická podoba; zejména u odvozeného výrazu Manager – manažer. Lze říci, že na manažery jsme si v domácím prostředí zvykli tak rychle, že tento výraz patří k nejpoužívanějším nově převzatým slovům v českém jazyce.

Slovník pojmů ve výstavbě (DOS M 01.01) definuje pojem Management takto:

Management je obecně systém teoretických a praktických řídicích znalostí, dovedností

a činností. Zahrnuje obvykle plánování, organizování, regulaci (operativní řízení), rozhodování a vedení lidí. Management je podmíněn informacemi a existencí příslušného informačního systému, který využívá na přiměřené úrovni informační technologie. Management je spojen také s určitými osobními dispozicemi a schopnostmi vedoucího, zejména k rozhodování a vedení lidí. V souvislosti s projekty spojenými s výstavbou je důležitý specifický obor management vztahený k procesu přípravy a realizace projektu (Project Management) reprezentovaný funkcí manažera projektu a jeho řídicího týmu. S managementem vlastního procesu výstavby na staveništi je spojena funkce vedoucího stavby. Pro průběh přípravy a realizace projektu spojeného s výstavbou, za účasti jednoho nebo několika vyšších dodavatelů, je důležitý také management příslušné vyšší dodávky spojený s funkcí manažera obchodní zakázky u vyššího dodavatele.

Ale ani v anglickém prostředí se nejedná o výraz s dávnou tradicí. Podle Petera F. Druckera (Management Challenges for the 21st Century – Výzvy managementu pro 21. století, Management Press, Praha 2000) uvedl termín „management“ v život Frederick Winslow Taylor (1856 – 1915), považovaný za zakladatele teorie vědeckého řízení. Použil jej ve své zprávě přednesené před americkým Kongresem v r. 1912 a management tak pronikl do všeobecného povědomí ve Spojených státech.

Velká hospodářská krize ve 30. letech vedla k vytvoření nepřátelských postojů vůči podnikové sféře a k pohrdání podnikovými vedoucími pracovníky. Ve snaze vyhnout se negativnímu hodnocení plynoucímu ze spojení s podnikovým managementem, přejmenoval se management veřejného sektoru na veřejnou správu a distancoval se od řízení podnikové sféry. Tím došlo ke ztotožnění managementu s managementem podnikovým. Po druhé světové válce se podnikání stalo v USA přijatelným slovem, zejména v důsledku efektivnosti amerického podnikového managementu za druhé světové války a podnikový management se stal přípustným i jako studijní obor. Tento šedesátiletý omyl současná doba napravuje, o čemž svědčí přejmenovávání fakult podnikového managementu na fakulty managementu, nabídky kurzů managementu neziskových organizací, programů výkonného managementu pro vedoucí pracovníky podnikové i nepodnikové sféry. „Management se nerovná podnikovému managementu. Management je specifickým nástrojem doslova každé organizace,“ shrnuje ve své knize P. F. Drucker.

J. A. Jirásek ve své knize Za obzor hled, kdo řídí! vysvětluje termín management jako „organizační řízení“. O manažerech říká: „Manažer je jako někdo, kdo umí, co se mu

svěří, zorganizovat, zavést předpisy, stanovit normy, kontrolovat, atd., spíše ustupuje. Od manažera se víc očekává, že je vůdčí osobností, že vkládá do řízení své představy, své přesvědčení, dokáže lidi získat a přenášet na ně svou energii.“

Osobnost manažera projektu

Obor projektového managementu se v zahraničí studuje a způsobilost pro funkci manažera projektu se ověřuje zkouškami a dokládá získaným certifikátem. V ČR dosud převažuje studium nanejvýš v nástavbových kurzech a kvalifikaci není prozatím nutné prokazovat, přesto je právě pro praxi v ČR (zejména pro náročnější projekty) velmi potřebná. Předpokládá se, že manažer projektu bude mít dobré znalosti o projektovém managementu, zahrnující také dostačující přehled:

- příslušného procesu k dosažení cílů projektu (v daném případě bydlení, jindy výroby, dopravy, vodního hospodářství atp.),
- procesu výstavby (a jeho technických i architektonických organizačních, bezpečnostních a dalších aspektech),
- ekonomiky a financování,
- veřejnoprávních aspektů projektu (ochrany krajiny, území, bezpečnosti, o správních řízeních atd.),
- smluvních vztahů (pokud jde např. o nákupy výrobků, prací, služeb a jejich souborů či stavebních objektů),
- komunikaci, informatice, SW produktech, sociologii apod.

Bude-li takto kvalifikovaný manažer „původem“ architekt, inženýr, technik či jiný pro projekt významný odborník, není tak důležité. V profesích, které sám dostatečně neovládá, si musí vždy přizvat ke spolupráci specialisty, popř. příslušné autorizované osoby. Bude-li projekt orientován na běžné stavby pro bydlení, pak kvalifikovaný manažer bude umět investorovi představit příslušné standardy a umožní mu také kontakt s jejich uživateli, aby pak investor mohl rozhodnout především o odchylkách od těchto standardů a o variantě situování stavby. Půjde-li o unikátní výstavbu, pak bude předinvestiční fáze mimořádně náročná především při vyjasnění cílů projektu a jeho koncepčního řešení, např. zpracováním řádně doložené studie proveditelnosti.

Uplatnění projektového řízení na evropském trhu, prokázání odpovídajících znalostí

Teorie, metodologie a terminologie projektového řízení se vyvíjela v průmyslově vyspělých zemích s tržní ekonomikou postupně a delší dobu; představuje dnes ucelený systém, který musí zvládnout naši vedoucí pracovníci různých druhů a úrovní, či pracovníci na vedoucí funkce aspirující. Nelze ale hledat zjednodušené paralely s dříve tradičními termíny (např. projekt ve významu

projektová dokumentace, úvodní projekt, jednostupňový projekt apod.). Příslušnou literaturu v tomto směru vydává v Evropě především IPMA – International Project Management Association. IPMA organizuje v Evropě rovněž vzdělávání manažerů projektů a průkaz kvalifikační úrovně; ve Spojených státech je to PMI – Project Management Institut. V zemích EU či v USA je projektový manažer speciální profesí, prokazující se příslušným stupněm dosažené certifikace. O odpovídající českou terminologii, vznikající překladem především z angličtiny, pečuje v ČR Společnost pro projektové řízení, která je členem IPMA. Odborné publikace týkající se projektů spojených s výstavbou vydává v ČR Informační centrum České komory autorizovaných inženýrů a techniků činných ve výstavbě (ČKAIT), zejména v ediční řadě doporučených standardů metodických (DOS M). Společnost pro projektové řízení je jedinou oprávněnou institucí v České republice, která může udělovat, na základě složení příslušné zkoušky, osobní certifikát projektového manažera podle stupnice IPMA pro stupeň B, C, D. Příslušné oprávnění získala od evropské asociace IPMA; je současně akreditována Českým institutem pro akreditaci jako certifikační orgán 3091 pro certifikaci pracovníků v oblasti projektového řízení. Společnost má sídlo v Brně (Příkop, 604 55 Brno), tel.: 541 644 111, Ing. Luboš Vřešťál, e-mail: ing.chlup@telecom.cz. Je třeba zdůraznit, že znalost projektového řízení bude nezbytně nutná ve vztahu k administrativě Evropské unie. Standardní proces projektového řízení je uznávanou formou a procedurou pro zpracování a předkládání projektů; zvyšuje šance předkládaných projektů na účinný přístup k fondům Evropské unie. Vzdělávací instituce veřejné správy v ČR zahájily již dříve řadu aktivit, tj. pořádání kurzů a seminářů iniciovaných a podporovaných orgány a zeměmi EU, určených „na pomoc úředníkům místní a regionální správy ČR v záležitostech vstupu do EU“, seznamujících se zásadami, metodami a praktickými příklady projektového řízení, jednotlivými fázemi projektu, příklady úspěšných projektů v rámci strukturálních fondů EU.

Řízení výstavby investičních celků doma i v zahraničí a obecně inženýring ve výstavbě má v českých zemích stoletou tradici. Bylo by škoda, kdyby čeští inženýři ve funkcích manažerů nezachytili trend aplikace principů projektového řízení alespoň na úrovni, která se stává mezi vyspělými partnery působícími v dané oblasti dnes již standardní. V tom by jim měly pomoci také publikace ediční řady doporučených standardů metodických.

Marie Báčová
IC ČKAIT

REPRINTY TECHNICKÝCH DĚL A JEJICH UŽITEČNOST

Reprinty technických děl mohou z letmého náhledu vypadat jako nedostatek děl původních a snaha o finanční zlepšení poměrů ubohých nakladatelů. Přilepšení se jeví jako lukrativní, zejména u děl autorsky již nechráněných. To je však jen jedna strana mince. Dobře zvolený reprint může být sice kasovním úspěchem, nicméně jeho vydání je určitým rizikem: Jak má vypadat dílo staré více než padesát let, aby zaujalo dnešního náročného čtenáře? Nestačí jen volit dílo s výpravným grafickým doprovodem, kde krásné litografie zastíní dnešní počítačové produkty. Je nutno volit dílo, které zaujme i svým obsahem.

Výběr je takto vymezen na rozsáhlé encyklopedie a díla s podrobným popisem konstrukcí a jejich důkladnou obrazovou dokumentací. Ta byla vydávána od poloviny 19. století pravidelně a ve slušné kvalitě, nicméně náklady byly nízké. Každý antikvární badatel dnes ví, že klasická technická díla z dvacátých a třicátých let 20. století, prodávaná druhy v antikvariátě za korunové ceny a vesměs i z prodeje odmítaná, dnes dosahují tisícikorunových cen, zejména jsou-li v jazyce německém či anglickém.

Na našem antikvárním trhu schází odborná firma zabývající se jen technickou literaturou, a tak je výběr výkupů ponechán náhodě a erudici antikváře. Technicky neškolená a v práci s technickou literaturou nevycvičená osoba postupuje podle schématu lokomotiva, parník, složitý dům a litografovaná, nejlépe barevná příloha. Cenu odvozuje od katalogů velkých firem, pokud dílo najde, pokud ne, tak od nákladnosti dle počtu příloh. Skutečně masivní příliv technických děl do antikvárního trhu již nemůžeme očekávat, část podnikových a ústavních knihoven zmizela ve sběru a menší část již trh vstřebal. Neplačme, sami jsme si to zavinili, zvolte s Místrem. Při výskytu několika pravidelně obchodovaných českých titulů starší literatury se praktikující stavební inženýr může sejit s některými běžnějšími tituly, které na našem území zůstaly „po Němcích“.

Reprinty se mohou stát nejen zajímavým obchodním artiklem, ale i zdrojem poučení pro dnešní časy. Nejen při rekonstrukcích, ale i při vylučování konstrukčních chyb a omylů a při vytyčování cest, které nikam nevedou. Dobrý reprint ovšem znamená zachování určitých zásad. První zásadou je pravidlo, že méně znamená více, tj. že vydání díla

s minimálním komentářem je patrně nejlepším řešením. Je jasné, že komentář je autorským činem a zasluhuje odměnu, nicméně neměl by překročit únosnou mez a nemělo by být původní dílo trháno a vsuvkami uváděno na pravou míru. Rozlámání původního díla a užití ilustrací k vysvětlení vlastních myšlenek posunuje problém do jiné polohy a nutí autora k celkovému hodnocení v širších souvislostech. Vzniká tak dílo nové, které může být i prospěšné, vždyť i na našem území byla užívána pro rekonstrukce vydávaná shrnutí vycházející z bývalé NDR.

Bude-li dodržena zásada minima zásahů do původního díla a jasné oddělení komentáře od původního textu, je vydání jakéhokoliv staršího technického díla dobrým počinem. Že jeho kvalita nedosáhne kvality originálu, je nutnou daní snímání celých stránek mnohdy již opotřebovaného výtisku. Jen skutečný knihomol nad vydáním mávne rukou a sdělí případnému zájemci, že nic není tak hrozného, jako nemožnost nahmatání protlačeného papíru horkou sazbou. Bibliofil si na své jistě nepřijde, informace však bude zachována a šířena, a to je pro techniku dobré znamení.

Ing. Václav Jandáček,
autorizovaný inženýr

ENERGETICKÝ PRŮKAZ BUDOVY

Dotaz:

Naše firma projektuje rodinné domy. V současné době jsme dostali požadavek ze stavebního úřadu Čerčany (u Prahy), že je potřeba doložit k projektu energetický průkaz budovy. Po absolvování několika školení a prostudování vyhlášek a zákonů máme zato, že tento požadavek se nevztahuje na rodinné domy. Prosíme o Vaše vyjádření k tomuto problému co nejdříve.

Ing. Radim Fojtík

Od 1. ledna 2001 nabyly účinnosti dva nové zákony, které se úzce a neodmyslitelně dotýkají územního a stavebního řízení, které provádějí stavební úřady měst, městských částí a obcí.

1. Zákon č. 458/2001 Sb., o podmínkách podnikání a výkonu státní správy v energetických odvětvích – Energetický zákon (do konce roku 2000 platil zákon č. 222/94 Sb.) stanoví v § 94 odst. 2, že SEI je účastníkem územního řízení a dotčeným orgánem státní správy při ochraně zájmů chráněných zvláštními předpisy, dále je SEI

účastníkem územního řízení a dotčeným orgánem při stavebním řízení u výstavby vybraných zařízení, které vyžadují státní autorizaci, a to ve všech třech odvětvích (elektro, plyn, teplo).

2. Zákon č. 406/2001 Sb., o hospodaření energií stanoví v § 13 odst. 2, že SEI je dotčeným orgánem státní správy v řízeních podle stavebního zákona a ochrany zájmů stanovených zákonem č. 406/2001 Sb., tato činnost se promítá.

V tomto řízení je SEI účastníkem územního řízení ve smyslu § 94 odst. 2 zákona č. 458/2000 Sb., takže případné námítky námi podané ve stanovisku posoudí stavební úřad a buď jim vyhová nebo je zamítne.

Vedle staveb se mohou v praxi vyskytnout žádosti k územnímu řízení pro umístění energetických sítí, RS, trafostanice, výtopny. V těchto případech se setkáváme s malou vypovídací schopností předložené dokumentace – výše spotřeby energie není blíže specifikována, a proto SEI považovala za vhodné stanovit hranici roční energetické spotřeby objektu, pod kterou předkládané projekty neposuzuje.

Hranice, nad kterou SEI posuzuje předloženou dokumentaci:

Obytné budovy – nad roční spotřebu energie 700 GJ (20 500 m³/rok – zemní plyn), el. energie 200 MWh, rozhoduje součet všech energií.

Občanské budovy – nad roční spotřebu energie 1 500 GJ (40 000 m³/rok – zemní plyn), el. energie 400 MWh, rozhoduje součet všech energií.

Budovy výrobní, průmyslové, zemědělské a ostatní – nad roční spotřebu energie 35 000 GJ (1 029 411 m³/rok – zemní plyn)

U rozvodů tepla a tepelných sítí délky nad 200 m při přenášeném ročním množství tepla nad 3 000 GJ (88 230 m³/rok – zemní plyn). Zařazení objektu se řídí dle funkčnosti stavby a stanoví ji ČSN 730540.

Nové zdroje o výkonu nad 5 MW tepelné a zdrojů elektřiny z tepel. procesů s výkonem nad 10 MW elektrické. Při užití plynových turbín se výše výkonu vztahuje nad 2 MW el. a při užití spal. motorů nad výkon 0,8 MW el. (doložení energetického auditu).

SEI je dotčeným orgánem státní správy v řízeních podle stavebního zákona a ochrany zájmů stanovených zákonem č. 406/2001 Sb., a platných vyhlášek MPO – stanovisko je nezbytným dokladem ve stavebním řízení.

Při stavebním řízení posuzují stavby budov

s roční energetickou spotřebou v minimální výši:
podle charakteru budov (ČSN 730510)

Obytné budovy – nad roční spotřebu energie 700 GJ (20 500 m³/rok – zemní plyn), el. energie 200 MWh, rozhoduje součet všech energií.

Občanské budovy – nad roční spotřebu energie 1 500 GJ (40 000 m³/rok – zemní plyn), el. energie 400 MWh, rozhoduje součet všech energií.

Budovy výrobní, průmyslové, zemědělské a ostatní – nad roční spotřebu energie 35 000 GJ (1 029 411 m³/rok – zemní plyn)

U rozvodů tepla a tepelných sítí délky nad 200 m, při přenášeném ročním množství tepla nad 3 000 GJ (88 230 m³/rok – zemní plyn)

Nové stavby s vyšší celkovou roční spotřebou energie:

Stanoví zákon č. 406/2001 Sb., § 9 odst. 5, zákona a platná vyhláška MPO č. 213/2001 Sb., § 10.

§ 9 odst. 5 říká: „U nové stavby nebo je-li prováděna změna dokončené stavby, která má vyšší celkovou roční spotřebu energie, než je vyhláškou MPO č. 213/2001 Sb., stanovená hodnota, je stavebník, popřípadě vlastník stavby, povinen zajistit zpracování energetického auditu“.

Rozsah energetického auditu je specifikován v § 10 vyhlášky č. 213/2001 Sb., která platí od 29. 6. 2001.

Hodnota se stanoví součtem všech forem energií – je to celková roční spotřeba.

Ing. arch. Zdena Umláškova,
ČKAIT Brno

VÝBĚROVÁ ŘÍZENÍ A ZADÁVÁNÍ INŽENÝRSKÝCH STAVEB

„Rámcové právní podmínky a technicko-ekonomická řešení“

Na 7. ročníku konference „Městské inženýrství Karlovy Vary 2002“ byla přednesena celá řada fundovaných odborných přednášek. Ačkoli účastníky konference prokazatelně zaujaly všechny přednášky, dle ohlasu z kuloárů mezi nejzajímavější patřila přednáška Dr. Ing. Gundely Metz, majitelky

inženýrské kanceláře a viceprezidentky Saské inženýrské komory, věnovaná tematice výběrových řízení a zadávání inženýrských staveb. Vzhledem ke skutečnosti, že nový zákon o zadávání veřejných zakázek, kompatibilní se směrnicemi EU, bude v novém volebním období mezi prvními, které musí být naším novým parlamentem přijaty, požádal jsem paní Dr. Metz o souhlas seznámit formou článku s jejími praktickými zkušenostmi co nejširší okruh členů ČKAIT. Výsledkem jejího souhlasu je následující článek, který doporučuji Vaší soustředěné pozornosti. Myslím, že zkušenosti naší saské kolegyně by mohly zajímat i členy legislativního výboru naší sněmovny.
Pro čtenáře Z + i připravil Ing. Svatopluk Zídek.

Ve svém článku se zabývám některými problémy z naší každodenní práce v praxi. Jsou to procesy spojené se soutěží ve stavebnictví z oblasti výběrových řízení a zadávání zakázek, rovněž i odměňování a honorování stavebních prací i inženýrských výkonů.

Účel právních předpisů pro zadávání zakázek a oblast jejich platnosti

V Německu existovaly po celá léta pro zadávání zakázek jednoznačné úpravy, které byly obecně uznávány a dodržovány a v neposlední řadě se i osvědčily. Po spojení evropských zemí bylo samozřejmě nutno uvést v soulad všechny rozdílné národní představy. Zadávací právo je již ve velké míře upraveno předpisy na úrovni EU, a přesto vyvolává na úrovni jednotlivých zemí neustále podnět k diskusím.

Předpisy slouží v první řadě k zajištění úsporného a hospodárního vynakládání veřejných peněz. Tyto úpravy však také slouží spravedlivé a úspěšné soutěži v tržním hospodářství, alespoň pokud (stavební) úkoly podléhají veřejnému sektoru.

Je tedy třeba představit, že všechno, o čem zde bude řeč, platí pro veřejné rozpočty, např. rozpočty federace, jednotlivých zemí, obcí, veřejnoprávních organizací. Soukromý sektor se těmito předpisy řídit nemusí. Za určitých předpokladů musí tyto předpisy však dodržovat i soukromí stavebníci, zejména v případě, když pro stavbu používají státních financí (dotace).

Tyto předpisy bohužel vedou i k tomu, že čas od času veřejní investoři (federace, jednotlivé země, obce, veřejnoprávní organizace) hledají prostředky a způsoby – a zdá se, že je také nacházejí – jak tato pravidla hry obejít s cílem dosáhnout úředního oprávnění pro udělení zakázky z volné ruky, jednání o honoráři nebo dokonce jednání o ceně.

Jako důvod se uvádí, že stavby nebo také služby lze pod tlakem nákladů nebo s vynuceným šetřením získat levněji. Za tím účelem se zakládají společnosti, které



Dr.- Ing. Gundela Metz v průběhu přednášky na konferenci MI Karlovy Vary 2002

přebírají veřejné úkoly a na trhu by chtěly jednat jako soukromé osoby. V Německu pro to máme výraz „fiktivní privatizace“.

Je třeba silně pochybovat o tom, zda při jednáních o ceně s jednotlivými předkladateli nabídky a bez dostatečné konkurence je výsledkem nejhospodárnější řešení nebo zda se prostě nabídne levné řešení. K této problematice bych se chtěla později ještě vrátit.

Aniž bych se při této přednášce chtěla blíže zabývat fiktivní privatizací, je tento způsob samozřejmě krajně sporný a v žádném případě nebude neustále trpěn. Na různých příkladech z poslední doby se spíše díky jurisdikci ozřejmuje, že takové v komunálním měřítku dominantní soukromé společnosti rovněž podléhají platnému právu zadávání zakázek.

Zákonodárce v Německu stanovil, že soukromí investoři ovládaní orgány veřejné správy, kteří přebírají nekomerční úkoly ve veřejném zájmu, jsou zařazeni do stejné kategorie jako veřejní investoři a platí pro ně tedy směrnice pro zadávání veřejných zakázek.

V politickém prostoru na federální, zemské nebo komunální úrovni existují samozřejmě také oprávněné zájmy dávat při zadávání veřejných zakázek přednost místním firmám. To platí zejména tehdy, když všeobecná hospodářská situace a tedy i hospodářská situace podniků ve vlastní zemi není právě růžová, když jsou potřeba pracovní místa nebo když dokonce hrozí platební neschopnost firem. V boji o lukrativní zakázky nejsou regulace EU vždy vítané. A přece je toto právo dnes pro všechny členské státy závazné.

Jak důležité jsou uspořádané poměry v oblasti veřejných zakázek, pokud si přejeme rozsáhlou evropskou soutěž, by mělo ozřejmit pár čísel:

Stavební práce		Dodávky a služby		Externí výkony svob. povolání
Investor	Sektorový investor	Investor	Sektorový investor	Investor
	5 mil. EUR	200 000 EUR	voda, energie, doprava: 400 000 EUR telekomunikace: 600 000 EUR	200 000 EUR

- veřejní investoři v EU (počet): 500 000
- veřejní investoři v Německu (počet): 35 000
- veřejné zakázky na vnitřním trhu EU: 720 miliard EUR/a
- Německo: 200 miliard EUR/a

Evropské základní předpisy

EU vytyčila v podobě různých směrnic základy pro národní úpravy jednotlivých zemí. Jsou to např.:

- Směrnice o koordinaci staveb (93/37/EWD, 97/52/EG)
- Směrnice o koordinaci dodávek (93/36/EWG, 97/52/EG)
- Směrnice o službách (92/50/EWG, 97/52/EG)
- Směrnice o sektorech (93/38/EWG, 98/4/EWG)
- Směrnice o opravných prostředcích (89/665/EWG, 92/13/EWG)

Takzvaná „sektorová směrnice“ podchycuje podniky v oblasti veřejných služeb (tzv. **soukromé sektorové investory**) a podrobuje je režimu zadávacího práva.

Jsou to tyto obory:

- dodávky pitné vody
- dodávky elektřiny
- doprava
- telekomunikace

Jsou-li podniky z těchto oblastí ovládaný veřejným orgánem nebo vykonávají svou činnost na základě zvláštních práv, které jim propůjčil nějaký státní orgán, pak tyto podniky podléhají ustanovením o zadávání veřejných zakázek.

Spolu s pravidly pro zadávání zakázek se také stanoví tzv. **prahové hodnoty**. Jsou to minimální hodnoty objemu zakázky, při nichž už je třeba se řídit těmito předpisy.

V tabulce nahoře je znázorněna systematika prahových hodnot EU.

Evropský parlament a Rada EU v roce 1997 a 1998 vydaly další předpisy, které s sebou přinášejí další diferenciaci prahových hodnot podle druhu zakázky a podle investora a které se mají přenést do národních právních předpisů.

Cílem, který si vytkla směrnice pro koordinaci zadávání veřejných zakázek, je

otevření trhů pro všechny uchazeče o zakázky, i pro uchazeče, kteří nejsou z konkrétní země. Uchazeči z ostatních členských států proto mají získávat lepší informace o veřejných zakázkách na území celé EU. Při zadávání veřejných zakázek mají být vzati v úvahu bez diskriminace a podle stejného měřítka jako tuzemští uchazeči. Tato pravidla hry mají také dodat uchazečům odvahu účastnit se výběrových řízení na území celé EU.

V lednu 2002 byly proto v prvním čtení v Evropském parlamentu odhlasovány změny k zadávacímu řízení v EU. Má dojít ke zjednodušení pravidel a spojení tří oblastí – **dodávky, služby a stavební zakázky**.

Prahové hodnoty mají být upraveny podle reality, např. stavební zakázky od 7 mil. EUR. Ukázalo se, že celoevropské výběrové řízení na menší akce se nevyplatí. Město Vídeň obdrželo v rámci 280 výběrových řízení pouze 2 zahraniční nabídky.

Do návrhu směrnice se bohužel dostaly – i přes hlasy Evropské lidové strany – aspekty, které se zadáváním zakázek nesouvisí, např. metody výroby některých výrobků (mělo být také písemně vymezeno všeobecné ekologické a sociální chování uchazečů, tento návrh však našťastí neprošel).

Neuspokojivé pro inženýry-konzultanty je, že intelektuální služby nejsou odlišovány od jiných služeb (čištění oken!). Rovněž dosažení odloučení projekčních a realizačních prací – jak je to obvyklé v Německu – prostřednictvím předpisů na evropské úrovni je nejisté. Teprve v září tohoto roku uslyšíme více k formě zadávání zakázek z EU.

Provádění práva EU na národní úrovni

Je stále zřetelnější, že EU hraje v národní politice stále větší roli. Odhaduje se, že v cca 80 % případů všech národních zájmů bylo předem promyšleno a rozhodnuto v Bruselu, co bude třeba převzít do národního práva.

V německém zadávacím právu platí v důsledku úprav EU:

1. zadávací podmínky VOB 2000, VOL, VOF
2. zákon o změně zadávacího práva (§§97 násl. GWB) od 1. 1. 1999
3. vyhláška o zadávání veřejných zakázek (VgV ze dne 9. 1. 2001)

Předpisy německého zadávacího práva modifikované podle evropského práva se použijí pouze tehdy, jedná-li se o zakázky ležící nad **prahovými hodnotami**. Neexistuje však jednotná prahová hodnota. Výše konkrétní platné prahové hodnoty závisí na druhu zakázky a dokonce na osobě investora.

MĚSTSKÉ INŽENÝRSTVÍ 2002



Čestné předsednictvo konference: zprava – člen představenstva ČKAIT Ing. Pavel Křeček, předsedkyně sekce MI ČSSI Ing. Jitka Thomasová, hejtman Karlovarského kraje JUDr. Josef Pavel, primátor města Karlovy Vary Mgr. Zdeněk Roubínek, generální ředitelka ABF Praha a.s. Ing. Miloslava Veselá, předseda RSS Karlovy Vary Ing. Vladimír Kádě, přednosta OK ČKAIT Karlovy Vary Ing. Svatopluk Zidek.



V průběhu neformálního setkání zahraničních delegací s představiteli regionu a pořadateli předává Dr. Ing. Gundela Metz přednostovi OK ČKAIT Karlovy Vary publikaci o výsledcích práce saských inženýrů za posledních 10 let.

Německé zadávací právo je kvůli úpravám EU rozštěpeno. Platí tyto předpisy:

1. pod prahovou hodnotou

- a. Zadávací řád pro stavební práce VOB/A, článek 1, základní paragrafy
- b. Zadávací řád pro výkony VOL/A, článek 1, základní paragrafy pro výkony svobodných povolání neplatí jednoznačné úpravy

2. nad prahovou hodnotou ES:

- a. VOB/A
- b. Zadávací řád pro výkony VOL/A
- c. Zadávací řád pro výkony svobodných povolání VOF

V Německu vstoupil v roce 1999 v platnost zákon o změně zadávacího práva, který upravuje zadávání zakázek nad prahovou hodnotou (zákon proti omezování soutěže). V tomto zákoně jsou definovány různé druhy a upraveny různé postupy zadávání. Nejdůležitější novou úpravou je, že podnikatel má nárok na to, aby investor dodržel ustanovení zadávacího práva.

V tomto zákoně lze nalézt přesné předpisy k právní ochraně, jako např.:

- přezkoumávací řízení s okamžitou stížností před vrchním zemským soudem
- závazek náhrady škody při zneužití práva atd.

U federace a jednotlivých zemí byly zřízeny úřady pro kontrolu zadávání, které mají kontrolovat dodržování zadávacích předpisů. Přezkoumáním zadání konkrétní zakázky se zabývají **zadávací komory**, které byly kvůli tomu zvlášť zřízeny.

Definice prahové hodnoty je další kapitolou zadávacího práva. Hodnoty zakázek je nutno odhadnout. Platí celková hodnota zakázky, tj. zakázku nelze rozdělit do dílčích částí (např. na stavební úseky nebo stupně stavby), aby se dostala pod prahovou hodnotu. Ve všech těchto skutečnostech lze najít enormní tlak na regulaci a také velkou právní nejistotu.

V Německu jsou předpisy uvedeny do praxe tak, že právní jistota při zadávání zakázek je naprosto možná. To předpokládá, že se dodržují tři zásady:

1. zásada soutěže
2. zákaz diskriminace
3. příkaz hospodárnosti

Se soudní ochranou práva se podle výše uvedených směrnic EU nepočítá. Skutečnost, že v některých členských státech EU neexistují nebo existují pouze nedostatečné úpravy **přezkoumání zadávacích řízení**, nevede tedy ještě k uspokojivé soutěži v rámci celé EU.

Úkoly inženýrů v zadávacím řízení

Inženýrská kancelář má v procesu výběrového řízení a zadávání zakázky vysokou odpovědnost. Je třeba investorovi poradit, které úpravy je třeba pro konkrétní zakázku použít. Je třeba vyjasnit:

1. Je-li nutné celoevropské výběrové řízení (v závislosti na osobě investora a na prahové hodnotě)
2. Volba postupu přidělování zakázek jako
 - a. veřejné výběrové řízení
 - b. omezené výběrové řízení po veřejné účastnické soutěži
 - c. omezené výběrové řízení po přímé výzvě omezeného počtu podnikatelů bez veřejné účastnické soutěže
 - d. zadání zakázky z volné ruky bez formálního řízení
3. Volba formy výběrového řízení jako
 - a. specifikace výkonů s výkazem prací (zadávací po partiích)
 - b. specifikace výkonů s výrobním programem („funkční výběrové řízení“)

Po úspěšném provedení výběrového řízení následuje hodnocení nabídek a výběr nejlepší nabídky. Vypracuje se **zadávací návrh**. Tento návrh musí být právně bezpečný. Uchazeči, kteří se neumístili, mají v každé fázi zadávacího procesu právo na přesnou informaci i o tom, proč nebyla přijata jejich nabídka.

Zadávací návrh musí tedy volit nejlepší řešení, tuto volbu dokumentovat a odůvodnit, že daná nabídka je z ekonomického hlediska nejvýhodnější. Je **naprosto možné vybrat jinou než nejlevnější nabídku**. Spíše se hodnotí **hospodárnost**.

Příkaz hospodárnosti se mimo to projevuje v rozpočtových zásadách veřejných investorů. I po letech, když už je stavba dávno dokončena, zařízení bylo úspěšně zprovozněno a pracuje bez reklamací ke spokojenosti investora, se právě tato kritéria dostávají znovu na stůl.

V Německu kontrolují všechny tyto postupy **revizní úřady** obcí a okresů nebo **revizní dvůr** spolkové země/federace. Pravidelně jsou pak vytýkány chyby při zadávání zakázek a stížány až k osobní odpovědnosti.

Jak lze dosáhnout právně jistého zadávacího návrhu s nejhospodárnějším a nikoliv pouze nejlevnějším řešením?

Kritéria hodnocení nabídek jsou rozmanitá. Za **nejdůležitější kritéria** se považují:

1. obecná kritéria:

V první řadě je to samozřejmě cena, neboť v časech „prázdných pokladen“ platí okamžitě

potřebná částka investic. Dále budou hrát roli lhůty, doba výstavby atd.

2. technická kritéria:

Funkčnost zařízení, technické řešení a realizace úkolu určují hodnotu zařízení a jeho upotřebitelnost. Řešení stavby, resp. zařízení, je rozhodující pro uspokojivý výsledek. Také ekologická hlediska při výrobě nebo pozdějším užívání mohou být kritérii hodnocení.

3. ekonomická kritéria:

Provozní náklady, náklady na údržbu, následné náklady, životnost, doba užívání, rentabilita atd. ovlivňují hospodárnost stavebního záměru a jsou v každém případě vedle investic nejdůležitějším hodnotícím kritériem.

Je třeba, aby již při oznámení, resp. při zveřejnění výběrového řízení, byla pojmenována nejdůležitější kritéria hodnocení, pokud budou později hrát roli při odůvodnění nejhospodárnější nabídky nebo pokud by dokonce měla vést k vyloučení určitého předkladatele nabídky. Je nepřipustné zahrnovat později do hodnocení rozhodující nová kritéria.

Jsou-li od předkladatele nabídky požadovány plány, technické výpočty apod., je zákonem předepsána přiměřená odměna za tyto nabídky.

Předkladatel nabídky smí také odchylně od podrobností výběrového řízení odevzdat **vedlejší nabídky a zvláštní návrhy**. To dokonce může udělat, aniž by odevzdal hlavní nabídku.

Pokud jde o rovnocenné posuzování všech předkladatelů nabídek, musí vedlejší nabídky a zvláštní návrhy samozřejmě odpovídat stanoveným kritériím a být rovnocenné s výběrovým řízením.

Rovnocenné není například, pokud byl při výběrovém řízení předepsán určitý materiál (např. u nádrží čističky odpadních vod vodotěsný beton s odpovídajícím omezením šířky trhlín, minimálního překrytí betonem apod.) a uchazeč tato kritéria nedodrží, protože zvolil méněcenný (levnější) materiál. Inženýrská kancelář je povinna tyto návrhy posoudit a prověřit.

Prověření všech nabídek musí obsahovat alespoň toto:

- Kontrola úplnosti a početní správnosti
- Kontrola vedlejších nabídek a zvláštních návrhů a u funkčních výběrových řízení
 - kontrola odborné plauzibility (srozumitelnosti, přijatelnosti) postupu
 - kontrola technických výpočtů
 - kontrola technologické realizace, řešení, ekologických aspektů atd.
 - kontrola rovnocennosti
- Kontrola hospodárnosti

Propočty hospodárnosti a metody porovnání nákladů by měly inženýrské

kanceláře provádět podle zásad, které jsou obvyklé u provozních ekonomů a národohospodářů nebo u bank při výpočtech rentability.

Sledování se provádí za delší časové období, např. za celou plánovanou dobu užívání zařízení nebo stavby.

Nakonec dostaneme tyto výsledky:

- současné hodnoty nákladů na projekt

- dynamické roční náklady

- dynamické výrobní náklady

- roční nákladové řady z
 - odpisů
 - úročení části investic
 - provozních nákladů
 - nákladů na údržbu atd.

- Specifické náklady, např. v EUR za m³ odpadních vod nebo v EUR za obyvatele.

V naší inženýrské kanceláři jsme si pro tento účel vytvořili soubor nástrojů, který tato kritéria splňuje. Pomocí našeho speciálního **software KoRe** mají inženýři možnost provádět podrobné výpočty s přiměřenou námahou. Tento program jsme vyvinuli pro ministerstvo životního prostředí v Mecklenbursku. Prostřednictvím Úvěrového ústavu pro rekonstrukce byl prodán také do Polska za účelem prověření projektů dodávek vody a čištění odpadních vod.

Využití takového speciálního software má značné výhody:

- Nutí k hlubokému proniknutí do projektů nebo nabídek a jejich komplexnímu posuzování

- Kontrola se provádí pro všechny podle jednotného měřítka

- Do projektu lze rychle a bez velké pracnosti zapracovat všechny technické, finanční a provozně ekonomické změny

- Okrajové podmínky se mohou měnit, např. změna úrokové sazby nebo míry růstu nákladů (citlivé sledování)

V důsledku jednoznačných a pro každého pochopitelných výsledků můžeme zadávací návrhy přednést investorovi přesvědčivě a dokumentovat jejich důvody.

Samozřejmě je třeba při výběru nejlepší nabídky nebo nejlepšího řešení vedle těchto velmi objektivních kritérií při porovnávání nákladů s konkrétními cenami a číslu vzít v úvahu i další faktory. Jedná se o tzv. nemonetární faktory jako jsou např. ekologické aspekty, rychlá možnost realizace, architektonické ztvárnění, urbanistické představy atd. Tyto méně objektivní faktory lze do hodnocení zahrnout např. pomocí bodového systému.

Suma summarum musí inženýři při zadávacím řízení zpracovat široké spektrum informací a podkladů.

To vyžaduje nejen jejich dlouholeté odborné zkušenosti, ale také obsáhlé znalosti zadávacího práva. To, co jsem Vám chtěla svým příspěvkem sdělit, je pouze letmý přehled o mnohdy nepřehledném množství

předpisů pro zadávání veřejných zakázek.

Jak ještě možná víte z minulého ročníku konference, pracuje má inženýrská kancelář Dresdner Wasserreinigungsgesellschaft s 20 pracovníky převážně ve vodohospodářské oblasti. Dovolila jsem si proto použít příklady z tohoto oboru.

*Dr. Ing. Gundela Metz,
viceprezidentka Saské inženýrské komory*

POLŠTÍ STAVEBNÍ INŽENÝŘI A TECHNICI SNĚMOVALI

Ve dnech 7. – 9. 6. 2002 se konal ve vojvodství Malopolska ve městě Čenstochova 39. celostátní sjezd Polského svazu inženýrů a techniků stavebnictví (PZITB).

Tohoto sjezdu s účastí více než dvou set delegátů z šestnácti oblastí PZITB a mnoha hostů ze státních orgánů a organizací a z vysokých škol se na pozvání hlavního výboru svazu zúčastnili za ČKAIT pan Ing. Jindřich Pater, místopředseda představenstva, a pan Karel Pastuszek, člen představenstva.

Sjezd PZITB byl v tomto roce zvláště významným, neboť byl jednak rokem volebním po končící tříleté kadenci hlavního výboru a jednak rokem přelomovým, kdy jeho činnost bude ovlivňována nově se rodící profesní samosprávou stavebních inženýrů a techniků sdružených z přijatého zákona v Komoře inženýrů a techniků stavebnictví.

Sjezd po zahájení a ukotvení standardy PZITB měl slavnostní rámec, neboť jeho část byla věnována udělování vyznamenání a oceňování vítězů vyhlášených soutěží svazem a oceňování členů PZITB za zásluhy o rozvoj polského stavebnictví nebo za významný příspěvek k technickému pokroku a vědeckému poznání v oboru stavebnictví.

Prostor ke zdrcivím byl dán i hostům. Za naši delegaci popřál sjezdu plodnou činnost a šťastnou volbu nově nastupujícího vedení Ing. Pater, který současně nabídl pokračování vzájemné spolupráce zejména v navazujícím období zrodu profesních komor v součinnosti se svazem PZITB a ČSSI.

Po odsouhlasení programu sjezdu, který byl vždy tradičně předmětem důkladně vedené procedury, přednesl referát dosavadní předseda svazu pan prof. Dr. Ing. Stanisław



Sjezd PZITB 2002 Čenstochová. Ing. Jindřich Pater, místopředseda ČKAIT, při zdravici sjezdu PZITB před slavnostní standartou PZITB



Pohled do sálu mezi delegáty sjezdu. Zleva: Prof. Dr. Ing. Stanislav Kus, odstoupivší předseda PZITB; Dr. Ing. Wojciech Bilinski, předseda oblasti Krakow PZITB; Ph. D. C. Ing. Zygmunt Rawicki, člen představenstva PZITB

Kus. Ve zhodnocení práce a činnosti svazu za minulé volební období vyzvedl kladné i záporné poznatky. Byla to doba přípravy a schválení zákona o profesních komorách, vyzdvihující vysokou autoritu svazu a důvěru veřejnosti při prosazování oprávněnosti samosprávy v oblasti stavebnictví. Iniciativa PZITB sjednotila šest inženýrských sdružení ke společné spolupráci a stala se jejich mluvčím.

Zaměřila se na čtyři hlavní oblasti působení, a to:

- Značné zvětšení aktivity zahraničních styků, což umožnilo získat nové pohledy na změny v Evropské unii a v sousedních státech. Spolupráce na úrovni států byla rozšířena na mezinárodním poli vytvořením Polské skupiny u Evropské rady inženýrů stavebnictví ECCE, do níž byla tato přijata v roce 1999. PZITB dojednala dohodu s Americkým sdružením inženýrů ve stavebnictví (ASCE) a navázala kontakty s obdobnými organizacemi Visegrádské čtyřky v Německu, Rakousku, na Ukrajině i Litvě.

- Vypracování projektu pro vytvoření zákona o inženýrských komorách a vybudování

organizace komory stavebních inženýrů a techniků včetně vedení přípravy na ustavující sjezd komory.

Současný svaz PZITB má asi šest tisíc dobrovolných členů, do rodící se komory, zahrnující i technické a technologické profese staveb, se hlásí již nyní přes sedmdesát tisíc budoucích členů s povinným členstvím.

- Angažování v legislativní oblasti týkající se činností regulace podmínek práce svazu, úkolů a odpovědnosti architektů, konstruktérů, instalatérů nebo elektrikářů a bezpečnosti i technických požadavků ve výstavbě.

- Svaz se zaměřil na spolupráci se studenty a mladými technikami, a to za situace, kdy je značná nezaměstnanost v důsledku recese ve stavebnictví a kdy mladí inženýři a technici směřují spíše k podnikatelskému prostředí a ne k zapojení se do svazové činnosti. To ztěžuje omlazení členské základny ve svazu.

Sjezd zvolil nové vedení, předsedu, dva jeho

zástupce a dva sekretáře PZITB. Novým předsedou svazu na další tříleté období byl zvolen s velkou podporou pan Mgr. Ing. Tadeáš Nawracaj.

Sjezd měl i společenskou část a byl orámován vystoupením významného folklorního souboru. Našla se i chvíle na prohlídku významných staveb a památek ve městě, z nichž nejznámější a nejnavštěvovanější je známý církevní komplex na Jasné hoře.

Delegace ČKAIT využila setkání s novým vedením PZITB k jednání o záležitostech, které nás společně tíží, a k prohloubení vzájemné spolupráce, zejména v oblasti využití našich zkušeností ze součinnosti a dobrých vzájemných vztahů mezi ČSSI a ČKAIT v ČR. V závěru jednání došlo k pozvání nového předsedy PZITB k návštěvě sídla obou našich organizací v Praze.

Atmosféra sjezdu PZITB vytvořila dobrý základ pro zdárný a tvořivý průběh ustavujícího sjezdu komory (IITB), který se uskuteční na podzim tohoto roku v hlavním městě Polské republiky ve Varšavě.

Ing. Jindřich Pater, místopředseda ČKAIT
Karel Pastuszek, člen představenstva ČKAIT

Z ČINNOSTI ZAHRANIČNÍCH INŽENÝRSKÝCH KOMOR

Z NĚMECKÉ VÝSTAVBY

Otázky současné krize německého stavebnictví se týkají zjištění, zda jde o součást celkové hospodářské krize států nebo zda jde o příčiny uvnitř stavebnictví. Odborníci se domnívají, že se v současném období projevují neblahé důsledky nadměrných stavebních kapacit z dob konjunktury, avšak také že jde o nedostatek státních investic do nových projektů v oblasti infrastruktury. Z toho vyplývá moudrý názor, že by tomuto stavu prospěla privatizace těchto velkých projektů se státními zárukami, aby se případní investoři neobávali vložit finanční prostředky do těchto projektů. K tomuto tématu se vracejí i všechny zemské inženýrské komory, které se snaží nalézt nejlepší řešení k odstranění dlouhodobé krize ve stavebnictví, zejména u středních a malých firem. Obecně se soudí, že se musí prosazovat tradiční německé parametry ve výstavbě, vysoká kvalita, přesnost, spolehlivost a termínová a cenová jistota.

S tím souvisí i dále diskutovaná problematika „černé práce“, která uvedené parametry podstatně snižuje. Z obecních a zemských prostředků by se dále měly podporovat veškeré rekonstrukce, opravy, údržba a modernizace stávajících stavebních fondů, což by mohlo být zajímavé právě pro malé a střední podniky.

Evropská komise podala u Evropského soudního dvora žalobu na přechy, kterých se dopustilo celkem šest států EU ve věci uznávání vysokoškolských diplomů. Německo na příklad omezilo na svém území uznávání diplomů z vysokých škol jiných členských zemí Unie a tím porušilo svobodu poskytování služeb.

Bavorská inženýrská komora bude dbát na vytvoření optimálního etického prostředí pro činnost svých členů. Jde především o odstranění nezákonných dumpingových cen za projektové práce a na druhé straně o časté nelegální příplatky nad stanovené ceny těchto prací.

Spolková komora stavebních inženýrů vynakládá značné úsilí k tomu, aby se dosáhlo sjednocení dosud roztržštěných zemských stavebních předpisů. Tato skutečnost značně komplikuje účast podniků na investičních akcích v jiných spolkových zemích Německa a schvalovací procesy pro výstavbu.

Pro provozní modely řízení německých dálnic musí být vytvořeny příslušné předpisy. Vláda již projednala návrh zákona k převodu řady aktivit ve financování, ve výstavbě, udržování a provozování dálnic ze státu na soukromý sektor. Tento sektor bude mít právo vybírat poplatky za takové úseky dálnic, které bude financovat. Inženýrské komory jednotlivých spolkových zemí požadují dopracování návrhu tak, aby byla jednoznačně stanovena i práva a povinnosti zemských a krajských orgánů státní správy. Provozní modely by měly dát šanci také středním podnikům.

Podle Baumarkt + Bauwirtschaft 4/2002, str. 4

MÁ MODEL BOT BUDOUCNOST TAKÉ V NĚMECKU?

Model BOT (build – operate – transfer = postavit – provozovat – převést) je modelem, který může značně přispět ke zvýšení programů v různých zemích Evropy. V Německu se tento model, vzniklý ve Velké Británii, dosud na úrovni vlády odmítal. Protože stát neměl dost prostředků na výstavbu z veřejných zdrojů, začala celkově výstavba ve všech německých zemích upadat. Dnešní názor politiků takový model podpořit je krokem vpřed ke zlepšení

katastrofální situace ve stavebnictví. Všechny diskutované možnosti kombinací výstavby z veřejných a soukromých zdrojů dávají jednoznačně názor, že takto lze stavět levněji. Stát se zřejmě vzdá vznešených myšlenek na stavební kulturu a ponechá odpovědnost v tomto směru, ale i v otázkách kvality stavby na stavebních dodavatelích. Pokud bude veden stavební proces tímto způsobem, mohou vznikat levné stavby, nevyhovující ani estetickým, ale ani technickým požadavkům. Prezident Spolkové inženýrské komory Dr. Ing. Karl Heinrich Schwinn se domnívá, že i při soukromém financování se budou stavět stavby s vysokou kvalitou. Stavebník, který musí plánovat při financování metodou BOT dlouhodobě (na 30 a více let) nemá dnes dostatek podkladů k tomu, aby mohl jednoznačně stanovit optimální obchodní strategii pro své záměry. Bude proto postupovat opatrně a převezme všechny možné prvky řízení, které zná, včetně právních předpisů. Závěr vyznívá tak, že v jednotlivých případech je soukromé financování možné také v oblasti pozemních staveb, avšak za podmínek dodržování předepsaných požadavků na kvalitu. To musí pomoci zabezpečit i nezávislý poradenský orgán stavebníka.

Podle Baumarkt + Bauwirtschaft 4/2002, str. 11

DŮSLEDKY ENEV V NĚMECKU NA PLÁNOVÁNÍ VÝSTAVBY

Nařízení o úsporách energií (Energieeinspar-Verordnung – EnEV) vyvolává požadavky na změnu plánovacích metod, které se dosud uplatňovaly při přípravě a provádění investičních záměrů. Prvním požadavkem je provádět pro každou navrhovanou budovu průkaz o spotřebě primární energie. Tím vznikají i první otázky: Kdo má za povinnost takový průkaz, a to nejen pro vlastní stavební řešení, nýbrž i pro technické vybavení, předkládat? V jakém stupni přípravy stavby se to má provádět? Odpověď je nejasná, avšak důležité je to, že se tak musí stát ze úzké spolupráce všech zainteresovaných účastníků výstavby. V porovnání s předchozím předpisem je nyní požadován komplexní proces přípravy a provedení stavby s komplexním propočtem spotřeby primární energie jak stavby, tak i zabudovaného technického zařízení. Z toho vyplývají některé přednosti nového postupu: jednotlivá opatření pro úsporu energie ve stavebním řešení i v zařízení budou vzájemně propočítána a pro splnění požadavků EnEV lze případně optimalizovat kvalitu zařízení a omezovat stavební tepelně-technické řešení. Totéž lze i opačně. Jediný průkaz o spotřebě energie, slučující údaje ze

stavebního řešení i ze zabudovaného technického zařízení, bude pro uživatele postavené budovy více transparentní než dosud. Naopak, mezi dosavadní nevyřešené problémy náleží nejasné rozdělení odpovědnosti mezi zpracovatele stavební části projektu a projektanta na příklad nosné části stavby nebo vytápěcího zařízení. Tato situace bude pro převážnou většinu případů zcela novým problémem. Otázky s tím související: Kdo bude řídit průkaznost o tepelné ochraně a spotřebě primární energie? Kdo povede porovnání mezi průkazem a prováděcí fází, ale také s původním zadáním akce? Kdo převezme povinnost rozepsání průkazů o tepelné ochraně a spotřebě energie do staveništní činnosti? Odpovědi dosud nejsou ustálené a jednotné. Zásadně platí, že účinnost a hospodárnost opatření pro dosažení úspor energie jsou možné jen tehdy, když se včas, tedy na počátku investičního procesu, stanoví všechny otázky tepelné bilance plánované budovy a přesně se vymezí vzájemný vztah mezi opatřeními tepelné ochrany ve stavební části stavby a v technice vybavení. V potaz se přitom musí vzít také otázky investičních a provozních nákladů stavby. V zadávacím projektu se musí zpracovat optimální řešení pro dané požadavky a první průkaz energetických opatření. Po projednání a schválení tohoto stupně dokumentace přecházejí teoretické předpoklady řešení do praktického souboru opatření pro provedení, energetická spotřeba se již konkrétně vypočítá a optimalizuje a provede se kontrola její výše vůči požadavkům EnEV. Pro zabezpečení všech uživatelských požadavků se zpracují v rámci prováděcího projektu veškeré návody pro provozní fázi, pro údržbu a obsluhu zařízení a uživatel dostane návod, jak udržet trvale spotřebu energie v takovém nízkoo energetickém domě na vypočítané úrovni.

Se zavedením EnEV tedy vznikl nový druh navrhování a provádění budov jako integrovaný systém výstavby.

Podle Deutsches Ingenieur Blatt 1/2/2002, str. 24 – 31

VÝSLEDKY NĚMECKÉHO KONGRESU O KULTUŘE VÝSTAVBY

V prosinci 2001 se uskutečnil v Kolíně nad Rýnem kongres, pořádaný pod názvem „Iniciativa – kultura výstavby“. Účast 400 osob byla příslibem široké diskuse, která mnohdy kontroverzně řešila otázky, spojené se zvyšováním kultury výstavby v Německu. Bilance současného kulturního stavu výstavby v zemi ukázala potřebu zlepšit situaci v přípravě i v provádění staveb. Zejména

v soukromém sektoru není kvalita a kultura staveb uspokojivá v důsledku zájmu investorů převážně o ekonomické parametry výstavby. Ve veřejném sektoru je třeba důsledně trvat na výběrovém řízení, ve kterém budou požadavky na kulturu výstavby jasně stanoveny. V průběhu kongresu zazněly také příspěvky z teoretické, případně filozofické oblasti, zdůrazňující úlohu člověka v rámci celé přírody. Projednávala se témata: vztah staré a nové výstavby, dále pak průměrné standardy nebo individuální řešení, globalizace nebo místní identita? Všichni účastníci se přes různost názorů shodli v tom, že každý může pro záměr pořadatelů – zvýšit kulturu výstavby – něco dobrého udělat. Závěry pak byly shrnuty do těchto hlavních bodů:

- konsolidace městských a sídelních struktur,
- dosažení obecně vyššího stupně kultury řešení, zejména u pozemních staveb,
- zohlednění kultury výstavby v rámci ekonomických úvah, týkajících se investičního záměru.

Bylo usneseno informovat o závěrech kongresu spolkový parlament. Pro budoucnost však nestačí, aby o kultuře výstavby rozhodovaly výnosy centra, nýbrž kulturní povědomí musí mít všichni, kteří do investičního procesu vstupují jako partneři. K tomu vydala vláda „Statusbericht“, zprávu o tom, co je důležité pro splnění těchto cílů: zvýšit citlivost veřejnosti pro kulturu ve výstavbě, vypisovat interdisciplinární soutěže pro všechny druhy staveb včetně mostů a silnic, vytvářet obor poradních funkcí v projektování, navázat řízenou podporu výstavby na jakost vymezených podmínek, vytvářet podmínky pro vstup mezinárodních účastníků výstavby, zaměřit výzkumné programy ve výstavbě na kulturu řešení, udržet veřejnou správu pro výstavbu, zavést obor tvorby prostředí do odborné výuky a zříditi nadaci pro kulturu výstavby.

Podle Deutsches Ingenieur Blatt 1/2/2002, str. 32 – 36

– jp –

PRÁVNÍ PROSTŘEDÍ A SPOLEČNÝ STAVEBNÍ TRH EVROPSKÉ UNIE

HLEDÁNÍ ROVNOVÁHY MEZI PRACÍ A SOUKROMÍM PRACOVNÍKŮ

Ve Velké Británii bylo průzkumem zjištěno, že nadměrné pracovní zatížení pracovníků v průmyslu nepřineslo pouze roční ztrátu 7 mil. pracovních dní, nýbrž také v ekonomice ve výši 2 mld. GBP. Vláda se proto rozhodla podporovat takové podniky, které prokáží, že lépe organizují vztah práce – soukromí (work-life balance) svých zaměstnanců poskytováním různých dohodnutých úprav pracovního času, na příklad klouzavými začátky a konci pracovního dne, poskytováním neplaceného volna po dobu školních svátků, soustředěním většího počtu hodin do méně pracovních dní v týdnu, přestávkami na jídlo během práce, případně i dohodou o odpracování daného počtu hodin za rok bez bližšího rozdělení. Řada firem již na takovém modelu spolupracuje. Jiný průzkum ukázal, že:

- na 70 % vedoucích pracovníků podává při jisté flexibilitě pracovní doby podstatně vyšší výkon,
- pro více než polovinu pracovníků je akce work-life balance a svoboda volby stimulem další lepší výkonnosti,
- pro tři čtvrtiny pracovníků je to rovněž faktorem zlepšených mezilidských vztahů.

Menší firmy musí lépe zorganizovat řízení a vydat jasné instrukce, jak se k celé akci postavit, musí přesvědčovat své pracovníky, aby odcházeli z práce po splnění stanovené pracovní doby, musí podporovat aktivity svých zaměstnanců mimo pracovní dobu, musí být trvale s pracovníky v kontaktu během celého pracovního dne a reagovat na vyvstálé problémy.

Podle Building 03/2002, str. 42 – 45

Z NĚMECKÉ VÝSTAVBY

• Vláda Spolkové republiky Německo hodlá v budoucnu zvýšit investice do infrastruktury země. Na podkladě nového plánu má být vloženo 90 mld. EUR do modernizace a zlepšení železniční dopravy. Vedle toho má být podpořena výstavba cca 300 místních úprav objezdů obcí, zlepšit propojení mořských přístavů a důležitých obchodních center a modernizovat dopravní technické vybavení.

• Hlavní svaz německého stavebního průmyslu vyjadřuje připomínky k návrhu spolkového zákona o boji proti ilegálnímu zaměstnávání a „černé práci“. Němečtí podnikatelé mají podle názoru svazu horší vstupní podmínky pro zaměstnávání pracovníků z jiných zemí než podnikatelé, kteří do Německa přicházejí. Zejména právní rizika jsou podstatně vyšší. Návrh musí ještě projít další fází sblížování německého práva s evropským v zájmu vyřešení některých tradičních pracovních otázek.

• Podle plánu ministerstva pro výstavbu se musí zatraktivnit zamýšlený krok v přestavbě východoněmeckých měst v zájmu zastavení fluktuace z těchto měst do západních spolkových zemí. Program „Stadtumbau Ost“ si vyžádá do roku 2008 celkem 2,7 mld. EUR, z toho ze státního rozpočtu 1,2 mld. EUR. Na soutěži o účast na programu se podílí 261 východoněmeckých obcí se svými koncepty rozvoje obcí a měst, pro jejichž zpracování obdrží finanční podporu podle závažnosti problémů, které obce mají.

Podle Baumarkt + Bauwirtschaft 4/2002, str. 4 a 8

• Deset úseků dálnic (celkem 497 km) bylo vybráno pro výstavbu ze soukromých investičních zdrojů. Většina vybraných úseků se nachází v různých zemích původní Spolkové republiky Německo. Nejdelší úseky jsou Bucholz – Bremer Kreuz v délce 73,9 km na dálnici A1 a Dortmund – Wünnenberg v délce 75,5 km na dálnici A 44. Celkové náklady dosáhnou 3,5 mld. EUR. Tato skutečnost je dokladem postupného příklonu spolkové vlády k dosud opomíjené alternativě financování veřejných staveb ze soukromých zdrojů bez ohledu na sociální aspekty její dosavadní politiky.

• Němečtí odborníci nepřestávají diskutovat o rizicích, spojených s nastávajícím financováním veřejných staveb ze soukromých zdrojů. Ukazuje se, že existuje celá řada rizik, která mohou ztížit hladký průběh přípravy výstavby a jejího provádění jak v právní oblasti, tak také v úvěrových otázkách, ve věcech týkajících se výběru mytného, v řešeních případné nesolventnosti držitelů koncese a v neujasněných vazbách a odpovědnostech jednotlivých účastníků výstavby.

Podle Bauindustrie aktuell 11 – 12/2001, str. 2, 6, 9

FRANCOUZSKÁ KONCEPCE VYSOKÉ ENVIRONMENTÁLNÍ KVALITY

Ve Francii bylo v roce 1996 definováno v Asociaci pro vysokou environmentální kvalitu (Haute qualité environnementale – HQE) celkem čtrnáct cílů, které mají být dosaženy při zavádění opatření pro stavění v zájmu trvale udržitelného životního prostředí. Jde o teoretickou sestavu, která nerozlišuje objektivní a subjektivní faktory, pozitivní je však zahrnutí odborníků z oblasti zvuku, termiky, ekonomie a dalších do procesu stavění se zřetelem na dosažení vyšší úrovně environmentálně příznivých staveb. Okolo dvěstěpadesáti staveb, vyhovujících následujícím kritériím, je ve fázi návrhu nebo provádění. Environmentální konstrukce:

- harmonický vztah mezi stavbou a okolím
- výběr vhodných materiálů, výrobků a technologií
- staveniště se sníženou škodlivostí

Řízení environmentálních faktorů:

- řízená spotřeba energie
- řízená spotřeba vody
- řízené odstraňování odpadů
- řízení údržby a oprav

Tvorba vyhovujícího vnitřního prostředí:

- komfort: vlhkostní, akustický, vizuální, čichový
- zdraví: prostorové podmínky, čistota vzduchu a vody

Dosavadní dobrovolný přístup stavebníků a dalších účastníků stavebního procesu k plnění cílů HQE bude v budoucnu změněn na podporované plnění v rámci regionů i státu, na příklad nižší daň z pozemku a daň z postavených budov na určitou dobu, finanční podpora pro vícenáklady, které se projeví při plnění některých kritérií.

Podle *Moniteur 5114*, str. 62

KRÁTCE Z FRANCIE

• V roce 2001 se ve Francii zvýšil počet společností, které se zabývají výstavbou sociálních bytů (HLM) z 24 na 29. Jejich činnost spočívá na dvou pilířích investování: na koupi existujících domů nebo na výstavbě nových. Podmínky přijetí nových společností se vyznačují větší volností v činnostech. V roce 2001 bylo prodáno 1 400 domů, v roce 2002 se očekává vzestup na 2 100 domů.

• Evropské metalurgické podniky prošly další fúzí: spojily se francouzský Usinor, Arbed z Lucemburska a Aceralia (Španělsko). Vzniká tak největší metalurgický kombinát na světě s roční produkcí 45 mil. tun oceli. Na dalších místech jsou japonské firmy NKK-Kawasaki (33 mil. tun) a Nippon Steel (26 mil. tun).

• Do roku 2010 bude mít Francie dalších 2 300 km elektrifikovaných železničních tratí. Tento rozsah se skládá z mnoha poměrně malých úseků (mezi 15 až 90 km) ve všech departementech. Tím se zvýší elektrifikace železnic z 42 na 47 %.

• Na pařížské radnici bylo utvořeno ředitelství pro záležitosti řízení veřejných zakázek s posláním zabezpečit průběh zadávání a vyhodnocování konkurzů na veřejné zakázky v souladu s platnými zákony. Ředitelství bude podávat městskému zastupitelství pravidelné zprávy o své činnosti a bude vyhodnocovat právní a ekonomické dopady veřejných soutěží. Svou činnost zahájilo 1. ledna 2002.

• V některých oblastech Francie stoupl počet úrazů ve stavebnictví v roce 2001, zejména při výstavbě individuálních rodinných domů. Z profesí jsou nejvíce postiženi tesaři a klempíři. Například v Bretani činil podíl úrazů 121,9 na 1 000 pracovníků (!), z toho bylo 423 smrtelných (7,5 promile).

• Na Korsice je stavební výroba v útlumu. Výjimku tvoří pouze výstavba individuálních rodinných domů v turistických střediscích. Z toho však těžší pouze malé řemeslné podniky, velké stavební podniky pro komplexní dodávky mají značné problémy. V inženýrské výstavbě se provádějí pouze stavební práce, objednané místními správami. Účast státního rozpočtu na financování všech skupin staveb je velmi malá.

• Nařízení o bezpečnosti v domovech důchodců, které zahrnovalo poměrně přísná ustanovení, bude zmírněno zejména v otázce požární bezpečnosti a ve věci únikových cest. Ustanovení budou zmírněna na třídě bezpečnosti „J“, která odstraňuje názor, že musí být zahrnuty „všechny možné případy nebezpečí“.

• Výstavba centra „Nový Smíchov“ v Praze byla v roce 2001 největší investiční akcí francouzské skupiny Nexity a znamená počátek ofenzívy společnosti na východ Evropy. Jak známo, centrum Nový Smíchov bylo projektováno českými architekty a na financování výstavby se podílela obchodní skupina Carrefour. Nexity uvažuje o účasti na rekonstrukci „blešího trhu“ (?) v Praze.

• Platy francouzských inženýrů se odlišují také podle školy, kterou absolvovali. Průměr činí 56 710 EUR/rok, desetina inženýrů pobírá méně než 30 300 EUR, desetina má plat vyšší než 91 470 EUR/rok. Nejlépe platí banky a organizace, poskytující audit, nejméně pak veřejná správa a projektové organizace. Podle *Moniteur 5112*, str. 15, 17, 25, 31, 44, 54, 61, a 5113, str. 103

• Nařízení vlády o 35hodinovém pracovním týdnu se podle nových zpráv doplní

o dodatek, který povolí firmám s méně než 20 zaměstnanci kvótu přesčasových hodin 180 ročně v roce 2002; 170 hodin v roce 2003 a 130 hodin v roce 2004 jako návrat k již stanovenému počtu hodin. Tyto počty platí pro dělnické profese, pro vedoucí pracovníky a technické kádry bude počet vždy 180 hodin.

• Rada měst na meziministerské úrovni potvrdila koncem roku 2001 státní subvenci ve výši 5,34 mld. EUR pro politiku měst v oblasti jejich obnovy. Do tohoto programu patří také každoroční demolice 30 000 sociálních, dnes již nevyhovujících bytů HLM. Je to v rámci 1 % z celkového počtu bytů podle nového zákona o solidaritě a obnově měst.

• Stavební podnik, který během zemních prací na pozemku porušil ropovod, se domáhá náhrady za škodu, kterou stavebníkovi způsobil, na místní správě s tím, že měl být informován o existenci ropovodu. Soud tuto žalobu zamítl s tím, že místní správa vydává informace o stavu případných podzemních sítí pod pozemkem pouze na vyžádání. Obecně platí, že dodavatel ve všech případech zodpovídá za získání všech potřebných informací o staveništi před zahájením prací.

• Podle nového francouzského zákona o urbanismu pozbývají platnosti předepsaná urbanistická ustanovení ve schválené dokumentaci pro parcelaci deset let poté, co bylo vydáno povolení k této parcelaci. Tato zásada je již vložena do nového zákona o solidaritě a obnově měst.

• Která stavební řemesla jsou ve Francii vyhledávána, ukázal „Den náboru“ v říjnu 2001 uskutečněný v Paříži. Je skutečností, že odvětví pozemních staveb má nedostatek některých řemesel a snaží se získat zejména mladé pracovníky kromě studia odborných škol i na různé kurzy pro zaučení v oborech instalatér, vytápění, klimatizace, elektroinstalace, obkladač a malíř-natěrač. V roce 2000 vzniklo 60 tisíc nových pracovních míst ve stavebnictví (v roce 2001 dalších 34 tisíc) a k nim je třeba připočítat dalších sezonních 103 tisíc pracovníků. Stavební podniky jsou často v situaci, kdy o přijetí nového pracovníka nerozhoduje jeho odborná zdatnost jako spíše skutečnost, že vůbec lze takového pracovníka sehnat.

Podle *Moniteur 5106*, str. 9, 22, 94, 97 a 103

• Na svém setkání v Marseille v říjnu 2001 přijali francouzští architekti výzvu vlády, aby se postavili do čela úsilí o úspěšné plnění velkých programů, zakotvených do nového zákona o solidaritě a obnově měst. Jejich posláním musí být začlenění jak do přípravy území a jeho přeměny, tak do konkrétních plánů obnovy měst, jejich částí a otázek

spojených s životním prostředím. Architekti musí být nápomocní všem starostům obcí a měst v odborných otázkách, které se týkají mimo jiné také sociálního programu bydlení ve městech, a všem stavebníkům, kteří se budou v této oblasti angažovat.

- Mezi Francií a Itálií se během roku vymění zboží na 1,6 mil. těžkotonážních vozidlech, což je pro úzké cesty údolními již naprosto neúnosné. Proto se projektuje železniční spojení Lyon – Turín jednak s rozšířením současné kapacity železničních tratí, jednak by se postavily nové úseky. V roce 2015 by mohla vzniknout při dopravovaných 80 mil. tun rovnováha mezi dopravou po silnici a po železnici. Počítá se ovšem také se zavedením vlaků o vysokých rychlostech pro osobní dopravu (TGV). K tomu však bude nutné postavit kolem 100 km tunelů (pod Mont Blancem v délce 52 km). Celý projekt patří do priorit Evropské unie.

- Představitelé velkých francouzských regionů odmítají některé programy výstavby a územního uspořádání přicházející z centra, a odvolávají se na negativní dopady realizace takových programů na život a rozvoj regionů. Například je odmítán územní plán regionu okolo ústí Seiny pro jednostranné zaměření na zemědělství a turistiku bez možnosti aktivit v průmyslu a v rozvoji přístavů. Jiným příkladem je region Bouches-du-Rhône, ústí řeky Rhony, jehož územní plán se ukazuje jako málo profesionální a likviduje četné specifické územní znaky.

- Primátor města Paříže vyhlásil po nástupu do úřadu velký program řešení prázdných bytů a boje proti nezdravému bydlení. Jedná se mimo jiné i o sociální byty, kterých se v roce 2001 uvedlo do stavu užívání podle posledních zdravotních požadavků celkem 3 500 a 500 až 600 prázdných bytů se má ročně znovu obsadit cestou koupě od vlastníků nebo jejich podporou v případě, že vlastníci takový byt opět zprovozní (například po rekonstrukci). Bude vydáván příslib záruky nájemného a převodu na příbuzné v rámci rodiny. Nezdravých bytů je v Paříži podle sčítání okolo 15 000. Každoročně se má navíc postavit kolem 4 000 nových sociálních bytů s nejvyššími současnými požadovanými parametry zdravého bydlení.

- Severní Alsasko na francouzské straně a Badensko-Württembersko na německé straně mají společný příhraniční plán rozvoje. Plán se týká zhruba celkem 1,5 mil. obyvatel, realizace tohoto plánu má dosud mnoho překážek, vyplývajících mimo jiné také ze značného rozdílu v osídlení území v obou regionech. Proti německému regionu, kde dosahuje hustota obyvatel 600 až 1 600 osob/km², je na francouzské straně jen třetina obyvatel nebo méně. Z plánu se nejprve má

plnit program turistiky, zejména budováním cyklistických stezek, později se přejde na širší ekologickou a ekonomickou spolupráci, pro kterou se hledají vhodná témata. Územní vazby jsou zde značně citlivé a obě vlády si přejí sblížení obou národů ze všech možných sil, mimo jiné také jako vzor jiným regionům v Evropě.

Podle Moniteur 5107, str. 18, 23, 28, 33, 85

- Evropská investiční banka schválila celkovou výši půjčky pro zdokonalení evropské dopravní sítě 73 mld. EUR, z toho pro okamžité potřeby francouzských železničních úseků TGV ve východní části země 600 mil. EUR (+ již dříve půjčených 300 mil.).

- Francouzský stavební koncern VINCI bude vybrán pro výstavbu přehrady na řece Nilu v Egyptě „Naga Hamadi“ s nabídkou 189,7 mil. EUR. K tomu účelu se spojí s firmami Bilfinger Berger (Německo) a Orascom Construction Industries (Egypt).

- Jedenáct francouzských departementů bylo přednostně vybráno pro programy zlepšení zaostalé úrovně bydlení, které bude financovat stát ve spolupráci s obcemi. Důležitým prvkem programu bude dočasné přemístění obyvatel z těchto bytů do prozatímních. Rozsah programu po dobu pěti let má spotřebovat 610 mil. EUR včetně částečné výstavby nových bytů a zvýšení kvality služeb, spojených s bydlením.

- Dva francouzští architekti, Jean Lanoire a Sophia Courrian, získali zakázku na postavení dvou výstavních pavilonů v nově budovaném nizozemském městě Almere. Oba pavilony jsou umístěny na plovoucích plavidlech, konstrukce je z oceli a skla, obvodové stěny jsou opatřeny tkaninou, která ve dne i v noci rozptyluje světlo. Do provozu půjdou pavilony koncem roku 2002, každý z nich bude stát 1,03 mil. EUR.

- Pro dopravu dílů letadel Airbus A 380, které se vyrábějí v Toulouse (jihozápadní Francie), bude vybudována zvláštní trasa k městu Bordeaux v délce 237 km částečně na dosavadní trase. Nová trasa umožní dopravu až 50 m dlouhých, 14 m vysokých a 8 m širokých částí obřích letadel již od roku 2003. Náklady dosáhnou 1,12 mld. EUR a zahrnou rozšíření silnic, výstavbu tří nových obchvatů měst, deset průjezdů aglomeracemi, pět parkovišť (celkem 8 ha). Zároveň se musí rozšířit kapacita přístavu Langon na řece Garonne před Bordeaux a přístavu Pauillac v ústí řeky do Atlantického oceánu. Říční výstavba bude vyžadovat náklady asi 30,5 mil. EUR. Zaměstnání najde asi 2 600 pracovníků.

- Ve francouzském stavebnictví se začínají prosazovat systémy e-commerce jen velmi pomalu. Málo podniků nakupuje přes internet

materiály a vybavení (jen asi 2,2 % z celku). V porovnání s Velkou Británií a Německem jde o velmi malý podíl. Některé velké firmy (např. Saint Gobain) se spokojují s vydáváním obširných katalogů, některé z nich váží až 25 kg. Jsou však i jiné podniky, v nichž se obchody provádějí „on line“ (prodej a nákup zboží, různé druhy expertiz, hodnocení nemovitostí) v rozsahu 10 – 20 případů denně. Skutečné využívání e-commerce však na francouzské stavebnictví teprve čeká.

- Konstrukce ze dřeva představují ve výstavbě bytových domů ve Francii pouze asi 4 %, avšak asi 20 % zájemců o výstavbu domů dává přednost dřevěným konstrukcím. Pro ně byl vydán soubor informačních svazků o výhodách domů s konstrukcemi na bázi dřeva. Informace (také na CD ROM) jsou vhodné i pro architekty a dodavatele materiálů a zařízení pro takové domy. Národní výbor pro rozvoj dřevěných konstrukcí pořádá také odborné stáže v rozsahu několika dnů pro všechny odborníky, kteří hodlají v tomto oboru nadále dodávat. Cena stáže se umocní při účasti na výstavbě 4 – 5 dřevěných domů.

Podle Moniteur 5108, str. 17, 18, 23, 24, 56, 124 a 131

- Největší současná světová stavební firma, francouzská Vinci, rozšiřuje své aktivity i do dalších sektorů. Po koupi společnosti pro letištní servis ve Spojených státech nyní zakoupila specializovanou firmu v rakouském Linci, která se zabývá elektronickými a informačními systémy. Vedení firmy Vinci se připravuje na rok 2003, který bude podle ní skutečným rokem výzev ve světové ekonomice, a proto se snaží posílit iniciativy v nosných sektorech hospodářského rozvoje.

- Umístění francouzských firem na Slovensku bude do značné míry záviset na budoucí slovenské vládě, která může změnit dosud příznivé podmínky pro vstup zahraničních firem. Ze stavebních firem mohou nalézt příznivou půdu při výstavbě plánovaných 4 hypermarketů Carrefour, při hospodaření s vodou a odpady, v systémech vytápění měst a případně i při výstavbě bytů.

- Francouzská firma Tractebel ze skupiny Suez je jedním z uchazečů na kontrakt ve výši 453 mil. EUR pro výstavbu plynovodu, spojujícího Středozemní moře s izraelskými elektrárnami. *Podle Výběru z francouzského tisku, Revue č. 128*

NOVINKY Z EVROPSKÉ VÝSTAVBY

- Nové stavby, které vznikají v Berlíně pro vládní potřebu a parlament, budou o 300 miliónů EUR dražší, než se předpokládalo

(1,76 mld. EUR proti plánovaným 1,46 mld.). Jedině stavba Reichstagu, projektovaná sirem Normanem Fosterem, dodržela původní rozpočet (311 mil. EUR). Naopak, stavba kancléřství byla dražší o 29 % (262 mil. EUR).

- Největší umělé jezero v Evropě se buduje v Portugalsku. Jde o přehradní nádrž Alqueva o rozloze 25 000 ha, která bude v roce 2025 zavlažovat 110 tis. ha. Voda přehrady zatopila vzácně prastaré do skály tesané výjevy a komise UNESCO musela tyto památky zmapovat a zdokumentovat. Přehrada bude ještě doplněna soustavou 17 malých hrází.

- Evropská směrnice pro zvýšení bezpečnosti v silničních tunelech bude dokončena v roce 2002 a bude závazná pro všechny státy Evropské unie. Jejím obsahem bude řešení otázek rychlé obnovy elektrického obvodu, modernizace větrání tunelů, zhotovení úkrytů, výchovy obsluhy, elektronické kontroly kamionů na dálku, alternativní dopravy v tunelech s jedním dopravním pruhem.

- Osobám starším 60 let bude sociální pokladna ve Francii finančně pomáhat při adaptaci jejich bytů podle potřeb starých lidí. Půjde například o instalace držadel, o šikmé podlahy bez stupňů, zvedací plošiny v domech, nekluzné koberce atd.

- Ve francouzském městě Rennes zaměstnávají prvních 11 polských odborných pracovníků (elektrikářů, instalatérů a malířů) za podmínek platných pro obdobné profese ve Francii (měsíční plat 1 400 EUR). Pro tuto práci získali Poláci dočasné pracovní povolení na 11 měsíců. Podmínkou zaměstnání byla základní znalost francouzštiny (200 vybraných slov ze stavebnictví). Podle *Moniteur 5111*, str. 17, 27, 43, 58, 92

ZE SVĚTA

- Hlavní budova Evropské komise v Bruselu by mohla být nejdražší stavbou na světě, neboť náklady na její rekonstrukci se zvýšily asi 5 krát proti původnímu rozpočtu (na 800 – 900 mil. GBP) a lhůta dokončení se již posunula o šest let. Viceprezident komise p. Kinnock z Velké Británie již zahájil vyšetřování tohoto „podvodu“. Vinu na vícenákladech prý nese špatný průzkum stavby před zahájením rekonstrukce.

- Britský kontrolní úřad CABE schválil návrh na výstavbu 25podlažního věžového domu v Deptfordu v jihovýchodním Londýně. Zamítl však návrh na 49podlažní dům ve Vauxhallu z důvodů přílišné výšky a nepříznivých výhledů z význačných okolních bodů (most a nábřeží Chelsea). Bez schválení výstavby úřadem CABE nelze v Londýně ani v jeho okolí stavět.

Podle *Building 01/2002*, str. 12, 17, 18

- Čínský program výstavby zařízení pro Olympijské hry 2008 přiláká mnoho zájemců z největších světových stavebních organizací. Vypsání mezinárodní konkurz obsahuje koncepci BOT (Build – Operate – Transfer = stavět – provozovat – odevzdat) pro 19 nových a pro renovaci 15 stávajících zařízení. Celkové náklady dosáhnou 14 mld. USD. Z Francie se účastní největší firmy (Vinci, Bouygues a Vivendi Environnement).

- Od roku 2003 má být v provozu systém elektronického placení za použití německých dálnic nákladními vozidly. K provozování systému bylo vybráno konsorcium Deutsche Telecom, Cofiroute (franc.) a Daimler Chrysler. Jde o celkový objem 1 mld. EUR. Odmítnutý podnik Vodafone se odvolává k soudu.

- Rakouské stavební firmy, převážně řemeslné, v počtu 4 800, obdržely od státu podporu ve výši 327 mil. EUR pro snížení ztrát z ekonomické recese v zemi. Pro dalších 10 let slíbila ministryně dopravy paní Forstingerová vládní investice do dopravních sítí ve výši 17,7 mld. EUR, z toho 11,6 do železnic, 5,8 mld. do silnic a dálnic a 0,22 mld. EUR do vodní dopravy.

- Švýcarská výstavba zaznamenává pokles asi 12 % proti předchozím rokům. Země je v nepříznivé situaci také pro napětí mezi odbory a podniky ve věci platů. Pokud je někde zaznamenán ekonomický růst, je to způsobeno zvýšením cen.

- Úsek dálnice mezi Ulmem a Augsburgem v délce 59 km se bude z poloviny financovat ze soukromých zdrojů. Takový způsob financování je prvním případem v Německu vůbec. Jedná se o rozšíření ze 4 na 6 dálničních pruhů, o jejich údržbu a také provoz s výběrem poplatku pro kamiony nad 12 tun. Jedná se také o další obdobný úsek Augsburg – Mnichov.

EVROPSKÉ ŽELEZNIČNÍ KORIDORY POKRAČUJÍ NA VÝCHOD

Světový železniční kongres, který se konal ve Vídni koncem roku 2001, stanovil další rozvoj železničních koridorů na základě závěrů konferencí v Helsinkách a na Krétě. Předpokládá se, že výstavba koridorů umožní přenést větší část zátěže dopravy ze silnic na železnici. Dokončené úseky ve střední Evropě jsou tyto: Berlín – Poznaň – Varšava, Berlín – Praha, Varšava – Katovice, Vídeň – Budapešť, Lublaň – maďarské hranice. Rozestavěné koridory jsou: Praha – Bratislava – Budapešť, Berlín – Wroclav – Katovice, Krakov – hranice

Ukrajiny, Lublaň – Záhřeb – Rijeka, menší úseky v Rumunsku, Bulharsku, Makedonii a Litvě. Projektují se úseky: Gdaňsk – Varšava a Gdaňsk – Katovice – Ostrava – Břeclav, Praha – hranice Německa přes Plzeň, Budapešť – Novi Sad, Oradea – Constanca. Uvedené soubory železničních staveb mají přímou návaznost na vybudované koridory v západní Evropě, dále na východ se potom výstavba připravuje směrem na Bělorusko, Rusko, Řecko. Problémem, který bude třeba řešit v řadě úseků, je nedostatečné finanční krytí výstavby a různá technická úroveň v zemích východní Evropy, zpomalující plánování a sjednocování všech potřebných kritérií výstavby.

Podle *Moniteur 5111*, str. 26

FRANCOUZSKÁ VÝSTAVBA JE OVLIVNĚNA NOVÝM ZÁKONEM

Investiční výstavba ve Francii je nyní plně zaujata opatřeními, která ji očekávají v zájmu přizpůsobení všech plánovacích, finančních a technicko-ekonomických nástrojů novým předpisům, rozpracovaným v souladu se zákonem o solidaritě a obnově měst (SRU). Místo běžně a dlouhodobě praktikovaných urbanistických nástrojů přichází nyní nový soubor, který bude značně ovlivňovat mnohá usnesení v investiční veřejné i soukromé výstavbě. První z nástrojů „Místní urbanistický plán“ (PLU) zahrnuje celé území urbanistického celku (např. obce) včetně zón, určených k výstavbě (U), zón zemědělských (A) a přírodních zón (N) a také projekt uspořádání a trvalého rozvoje (PADD), jenž upřesňuje záměry obce do budoucna. Druhý nástroj „Plán územních souvislostí“ (SCOT), který vymezuje okruh 15 km kolem aglomerace, generální orientaci uspořádání prostoru, zejména rovnováhu mezi již uvedenými zónami U, A a N a předměty rovnováhy vlastní bytové výstavby včetně sociálního promíšení, místní dopravy a obchodního a ekonomického vybavení. Důležitým prvkem nového pojetí urbanistického plánování je účast veřejnosti – obyvatel – na celé struktuře nástrojů, nikoli tedy až v dokončované projektové fázi. Jiným novým prvkem je podněcování obcí k seskupení sil v zájmu plánování velkých projektů nad úrovní a nad možnostmi jednotlivých obcí. Předpokládá se také, že poslanci, vzeší z místních a regionálních voleb, budou školeni o všech podrobnostech nového zákona o solidaritě a obnově měst tak, aby jejich budoucí rozhodování bylo odborné a zasvěcené. Lze říci, že PADD je v podstatě volebním programem na příští období s podrobným ekonomickým vyjádřením. Protože levice neuspěla

v prezidentských volbách v tomto roce, bude příští období vlády ve Francii opět ve znamení střetu socialistické vlády, za které byl zákon o solidaritě a obnově měst přijat, s prezidentem z řad pravice.

Podle Moniteur 5112, str. 68 – 70

EXTERNÍ ZADÁVÁNÍ NĚKTERÝCH PODNIKOVÝCH AGEND

V porovnání s Velkou Británií je ve Francii podstatně méně rozšířena podniková praxe zadávat některé (s odborností firmy nepřímo svázané) činnosti externím partnerům. Ve Velké Británii je na příklad až 90 % účetních a dalších ekonomických prací zadáváno externistům. Je tomu tak v zájmu většího soustředění na odborné problémy vlastního podniku, ale také z důvodů ekonomických úspor. Ve Francii asi 63 % velkých podniků objednává služby v oblasti informatiky a telekomunikací, mnohem méně však zadává vedení ekonomické (účetní) agendy, často v obavě, aby podnik neztratil kontrolu nad svými aktivitami. Pro podniky s větším počtem pracovníků než dvacet je po propočtu cena za poskytované služby vyšší, než kdyby se jí zabývali vlastní zaměstnanci. Pro menší a střední podniky však vyplývají jisté ekonomické efekty. Na příklad při zbytečném nákupu drahého zařízení pro informatiku, kdy se objednávaním služby ušetří mnoho prostředků, dále v oblasti e-commerce, při výchově kádrů a odborných pracovníků atd. V projektové praxi jsou již běžné služby, poskytující kontrolu statických a jiných výpočtů nezávislou odbornou kancelář. Nejznámější systém na tomto poli je ASP (Application Service Provider), který poskytuje komplexní služby pro podniky od administrativních agend až po optimalizované výrobní postupy. Dosud značný rozdíl v praxi ve Velké Británii a ve Francii však bude pravděpodobně zapříčiněn jiným ekonomickým a možná i právním podnikovým prostředím.

Podle Moniteur 5112, str. 108 – 111

MEZINÁRODNÍ KONFERENCE O UDRŽITELNÉ VÝSTAVBĚ

Po úspěšných konferencích o udržitelné výstavbě a „zelených“ stavbách ve Vancouveru (1998) a Maastrichtu (2000) se bude konat třetí konference o trvale udržitelné výstavbě v Oslo ve dnech 23. – 25. září 2002. Předchozí setkání zmapovala problematiku přechodu od „zelených“ staveb k trvale udržitelné výstavbě a zaměřila se na

environmentální aspekty výstavby. Závěry z Maastrichtu stanovily funkční, sociální, ekonomické a environmentální parametry ve vztahu k regionálním a místním podmínkám a prioritám výstavby. Tato doporučení budou předmětem jednání konference v Oslo, zejména pak ve vztahu k rozvoji měst a praxi jednotlivých zemí. Program konference je velmi bohatý a zahrnuje všechny aspekty dalšího rozvoje trvale udržitelného stavění: jejich navrhování se zřetelem na potřeby měst a jejich obyvatel, řízení problematiky a servisní činnosti v této oblasti, otázky investování, pojištění, vývoj nových materiálů a technologií, otázky komunálních odpadů a jejich recyklace. Součástí konference bude výstava, na které budou předvedeny nové projekty trvale udržitelného stavění, materiály a technologie, a také workshop, pořádaný společností GBC (Green Building Challenge) jako partnerem systematicky reflektujícím všechny aspekty v různých zemích světa s jejich prioritami, technickými a finančními možnostmi, tradicemi a kulturními hodnotami. (Přihlášku na konferenci lze získat v Informačním centru ČKAIT.)

Podle Sustainable Building 1/2002, příloha

VYJÁDRĚNÍ EVROPSKÉHO STAVEBNÍHO FÓRA K ENVIRONMENTÁLNÍ POLITICE EVROPSKÉ UNIE

Evropské stavební fórum (European Construction Forum – ECF), zahrnující řadu organizací činných ve výstavbě v Evropě (viz připojený seznam na závěr článku), uvítalo iniciativu Evropské unie v otázce úspor energií ve výstavbě domů a vydalo toto stanovisko:

1. Členové ECF vítají tento počín v hodnocení budov se zřetelem na energetickou náročnost výstavby i provozu nových i rekonstruovaných objektů.
2. Snižování škodlivých emisí musí jít ruku v ruce se zvyšováním environmentální kvality budov a bude vyžadovat podporu států.
3. Členové ECF jsou si vědomi, že základním požadavkem dalšího pokroku v této oblasti musí být harmonizace standardů a stanovení kategorizace budov podle energetických kritérií (minimální úroveň energetických parametrů podle zeměpisných území). Součástí opatření musí být jasné stanovení pokut za nedodržení předepsaných parametrů.
4. Členové ECF upozorňují, že zvyšování energetické kvality existujících budov je možné jen za předpokladu návratnosti vložených finančních prostředků v rozumné době (zlepšení tepelné izolace stěn i střeš, instalace zlepšených oken atd.).

5. Vydání průkaz o energetické kvalitě budovy by měl být jedním z podkladů při projednávání nájemních a kupních smluv, a to na určitou dobu, např. po dobu deseti let.

6. Každé hodnocení energetické kvality musí být jasné, praktické a nezávislé na komplexních formulacích. Výpočty pro energetickou náročnost běžných budov musí být jednoduché a musí oddělovat pasivní zisky od aktivních zisků energií.

7. Členové ECF podporují myšlenku trvalého rozšiřování obnovitelných zdrojů energie, aniž by se dostala do sporu s problematikou trvale udržitelné výstavby během celého životního cyklu stavby.

8. Podporuje se obecně provádění kontrol vytápěcích systémů s výkonem nad 10 kW a systémů pro klimatizaci s výkonem nad 12 kW.

9. Doporučuje se, aby v zájmu trvale udržitelné výstavby byly uplatňovány alternativní stavební techniky a technologie.

Členové European Construction Forum:

ACE	Architect's Council of Europe
CEMBUREAU	European Cement Association
CEPMC	Council of European Producers of Materials for Construction
EAPA	European Asphalt Pavement Association
ECCE	European Council of Civil Engineers
EFCA	European Federation of Engineering Consultancy Association
FETBB	Fédération Européenne des Travailleurs du Bâtiment et du Bois
FIEC	Fédération de l'Industrie Européenne de la Construction
UEPC	Union Européenne des Promoteurs-Constructeurs

Podle Sustainable Building, 1/2002, str. 16

Z VELKÉ BRITÁNIE

• Společnost pro průzkum zdraví a bezpečnosti práce zahájila práce na pilotních projektech, týkajících se šetření o stavu zdraví a bezpečnosti práce ve stavebnictví. Studie se týkají rizik, které ve stavební výrobě existují, jako jsou práce s vibrátory, s azbestem a chemikáliemi. Výsledky studií mají být k dispozici a k rozšíření mezi odbornou veřejnost v roce 2003.

• Nový poplatek za kamenivo zavedla britská vláda od 1. dubna 2002 ve výši 1,60 GBP za tunu kameniva. Tyto poplatky budou představovat celkem asi 330 mil. GBP ročně, neboť se ročně spotřebuje asi 205 mil. tun kameniva. Podle odborníka jedné firmy lze

tyto náklady, které budou stavební firmy hradit, přenést na zákazníka a tuto praxi doporučuje všem firmám.

- Problémy s angličtinou mají a stále více budou mít cizí pracovníci přicházející do Velké Británie. Samotní Angličané říkají, že pokud neumějí anglicky, tak se s těmito pracovníky zachází jako se zvířaty. Britský odborový funkcionář si stěžuje na aroganci Angličanů, kteří uznávají vlastní jazyk jako jediný na světě. Na druhé straně je pravda, že stavby ve Velké Británii budou stále více závislé na manuálních pracovnících přicházejících z prací z celého světa. Pomoc je třeba hledat jen v soustavné péči stavebních firem o jazykovou výuku, britští manažeři se rozhodně nestanou multilingvisty.

Podle Building 08/2002, str. 17, 22, 23, 24, 55

- Britské ministerstvo pro bydlení jmenovalo výbor, který bude u jednotlivých místních správ prosazovat zvýšení podlažnosti obytných domů, jež se mají v budoucnu stavět. Vládní program výstavby bytů je velmi smělý, má se postavit do roku 2016 ročně 225 tisíc bytových jednotek proti současně stavěným 140 tisícům. Přitom se mají přednostně využít volné plochy nebo opuštěné parcely ve středech měst (tzv. brownfield).

- Vládní oddělení pro řízení výstavby vydalo příkaz o potřebě certifikace oken v případech, kdy se stavebník rozhodne okna vyměnit. Tato iniciativa má přinést vyšší kvalitu zabudovávaných oken od hodnověrných firem. Certifikace se bude týkat mimo jiné i průkazu o energetické účinnosti nových oken. Očekává se, že obdobné opatření se bude týkat také vytápěcích a větracích systémů, vodovodu a kanalizace.

Podle Building 09/2002, str. 13

- Vláda Velké Británie vyzvala firmu Arup, aby podala nabídku na nákladovou analýzu pro výstavbu sportovních a přidružených investic pro případné konání Olympijských her 2012 v Londýně. Zájem o hry vzničil po odložení přestavby stadionu ve Wembley a po odmítnutí uspořádání Mistrovství světa v lehké atletice. Studie má stát 400 tis. GBP a polovinu z toho má hradit správa londýnské čtvrti Stratford, která má zájem o konání a nabízí potřebné lokality.

- Ke strategickému plánu obnovy (revitalizaci) železničního systému v Anglii na příštích 10 let se stavební průmysl staví chladně, neboť nemá dlouhodobý plán pro takovou výstavbu. „Nemůžeme se vyjádřit k plánu, který není přesně terminován a i jiné rozestavěné projekty (Cross Rail a letiště Heathrow, Gatwick a Edinburg) jsou velkými projekty a jsou možná ve skluzu,“ pravil zástupce Asociace stavebních firem. Plán by měl

obsahovat modernizaci 1 000 železničních stanic, rozšíření trati Metro East Line v Londýně a další spojení trati metra, rychlodráhu Anglie–Skotsko (jako francouzské TGV) a rozšíření příslušných stanic na trati. Na otázku, související s Britskými železnicemi: „Měly by se britské železnice opět znárodnit?“ odpovědělo 83 % dotázaných ano.

- Známy britský architekt lord Rogers napadl záměry památkářů, kteří požadují ve všech případech, kdy se provádí úplná rekonstrukce budovy, aby byl zachován výraz původní fasády. Rogers pokládá za nesmysl, má-li po demolici budovy vzniknout v podstatě nový objekt, který musí být proveden s fasádou, naprosto neodpovídající požadavkům nového provozu. Požaduje, aby nová výstavba sice zapadla do prostředí, avšak vyjadřovala současnou etapu rozvoje stavebnictví a architektury. „Je nesmyslem udržovat fasády naprosto bezcenných budov,“ řekl. Ani English Heritage (Společnost pro udržování britského architektonického a urbanistického dědictví), jež je jinak velmi tvrdým obhájcem tradic, nevyžaduje nic než „inteligentní řešení vysoce kvalitní současné architektury, obohacující historické okolí stavby“.

- Odbory se spojují se stavebními firmami v úsilí, jak zabránit opakujícím se smrtelným úrazům na staveništích. V roce 2001 zahynulo v období duben až září 39 osob (v roce 2000 jich bylo 34). Počítá se s povinným absolvováním nízkonákladových školení ve všech sektorech stavebnictví včetně vedení firem a stavenišť. Musí se také zlepšit činnost všech subdodavatelů na staveništích.

- Vládní „hlídací pes“ v oblasti kvality architektury CABE bude pořádat sérii seminářů na téma zlepšení projektové činnosti v oblasti bydlení. Na seminářích bude podrobně projednáván optimální způsob projektových řešení pro asi 3 miliony bytů, které jsou plánovány pro příštích 25 let. Nové druhy bytů musí být vedle architektonické a urbanistické kvality také ekonomické a musí poskytovat pestrou mozaiku různých vhodných řešení pro optimální výběr jednotlivých stavebníků.

- Zvláštní porota pro soutěže vydala seznam témat, která budou předmětem nejbližší soutěže pro rok 2002 v oblasti návrhů na různé druhy staveb:

- vnější osvětlení
- nejlepší řešení spolupráce Public-privat partnership (společenství veřejných a soukromých investorů na jedné akci)
- urbanistické zlepšení středů měst
- zlepšení životních podmínek ve městech
- řešení přístupnosti budov pro handicapované osoby
- řešení trvale udržitelných budov

Výsledky soutěže budou známy do konce pololetí 2002.

Podle Building 06/2002, str. 11, 17 a 18; a 07/2002, str. 12, 14 a 16

MOŽNÉ CÍLE TERORISTICKÉHO ÚTOKU V ANGLII

Odborníci zvýšili své úsilí vytipovat možné cíle teroristického útoku na objekty v Anglii a zároveň navrhnout opatření, která by útoku zabránila. Objekty jsou převážně výškové nebo takové, které lze napadnout ze vzduchu i cestou použití biologických zbraní. Jsou to: Parlament v Londýně, skupina Canary Wharf v londýnském Docklandu, Stadion of Light v Sunderlandu (pro kopanou), Metro-shopping centre v Gateshead, Park St. James v Newcastle, katedrála v Durhamu, centrála firmy Lloyd v Londýně a londýnská věž Centre Point Tower. Pověřené skupiny odborníků provedly audit statické stability a bezpečnosti uvedených objektů proti nárazu, posoudily požární nebezpečí a způsoby evakuace osob z objektů. Rovněž byly posouzeny možnosti biologického napadení a obrany proti němu. O této otázce nepadla rozhodnutí, neboť biologický útok může být veden také prostřednictvím vytápěcích nebo větracích systémů.

Podle Building 09/2002, str. 9

MĚSTA A JEJICH TRVALE UDRŽITELNÝ ROZVOJ

Článek redaktora časopisu Sustainable Building přináší pohled na problematiku trvale udržitelného rozvoje a uplatnění trvale udržitelné výstavby ve městech. Základním faktorem tohoto rozvoje je socio-geografická situace města: tam, kde se ekonomika potýká s krátkodobými problémy, nelze uvažovat o trvale udržitelném rozvoji v dlouhodobé perspektivě. Druhým faktorem je celkové právní prostředí, jehož jednoznačnost a respektování je dobrým základem pro tvorbu programů trvale udržitelného rozvoje. Požadavkem je také pokud možno dlouhodobá angažovanost odpovědných činitelů na vládní i nižší správní úrovni. Programově jde vždy o obdobná témata rozvoje města po stránce sociální, ekonomické a ekologické, stejná jsou i podtémata – doprava, obchod, snižování emisí CO₂ a jiných zplodin, udržování stavebního fondu, řízení zásobování vodou, energiemi, řešení odpadů atd. Vždy je nutné stanovit správnou konkrétní strategii, vytyčit priority a uvádět v život nejlepší a pro danou situaci nejlépe vyhodnocené praktiky. Ty se mohou zavádět pouze na podkladě

provedených předchozích studií, které stanoví základní kritéria pro praktické uplatnění teoreticky získaných poznatků. Pro prosazení programů také v oblasti rozvoje trvale udržitelné výstavby musí být získány vedle finančních zdrojů z veřejných rozpočtů také prostředky ze soukromé sféry a tuto sféru je třeba o správnosti záměrů přesvědčit a poskytnout dostatečné záruky efektivnosti vkládaných prostředků. Stejně tak je třeba přesvědčit politiky, kteří mohou významnou měrou přispět k podpoře rozvojových programů. Soustředění veřejných a soukromých finančních prostředků na financování větších programů trvale udržitelného rozvoje města a trvale udržovaného stavebního fondu, které se již mnohokrát osvědčilo v různých rozvinutých zemích světa (Heidelberg v Německu, Barcelona ve Španělsku). Autor článku vyslovuje na závěr přesvědčení, že o úspěchu splnění všech programových cílů v udržitelném rozvoji města a v udržitelné výstavbě rozhodují jednotlivci a skupiny obyvatel, kteří pochopí potřebu takového postupu a budou se angažovat všude, kde k tomu mohou přispět. Pro dlouhodobé cíle jsou obyvatelé měst totiž jedním, ne-li jediným stálým přítomným prvkem v životě města, neboť politici, obchodníci a odborníci se časem střídají, mizí a přicházejí noví, neznalí nebo s jinými názory a metodami práce. Proto je třeba zapojit pokud možno co nejvíc obyvatel do problémů jejich města tak, jak se oni starají o své vlastnické problémy.

Podle Sustainable Building 4/2001, str. 20 – 21

H NUTÍ ZA TRVALE UDRŽITELNOU VÝSTAVBU V POLSKU

V Polsku se vědomí o nutnosti pečovat trvale o stavební fondy teprve rozvíjí. Spíše jde o jednotlivé aktivity v oblasti úspor energie, úspor vody a odstraňování odpadů. V roce 2001 vznikla první organizace, která se hlouběji zabývá kontrolou a úsporami energií ve stavbách (Association of Energy Auditors – ZAE). Jedná se o nevládní organizaci a její program činnosti byl dobře přijat i na oficiálních místech. ZAE chce mimo péče o úsporná energetická opatření v budovách působit aktivně i na poli trvale udržitelného stavebnictví a pro tyto cíle vyvíjí i příslušné cílené programy. Vlastní funkce určitého „energetického kontrolora“ však není v Polsku uznanou odborností a tuto činnost může provádět kdokoli. Za první rok působení má ZAE již 500 aktivních členů. Koncem roku 2001 se konalo výroční zasedání ZAE, na kterém byly hodnoceny první výsledky práce a vytyčeny cíle pro rok 2002 a výhled na další období.

Podle Sustainable Building 4/2001, str. 23

ODKLON FINŮ OD DŘEVĚNÝCH STAVEB

Tradiční dřevěné domy ve Finsku byly odjakživa obdivované, neboť po celá staletí se zlepšovaly technologie jejich výroby a bezproblémový a trvalý přísun kvalitního dřeva umožnil každému pořídit si takový dům poměrně snadno. V poslední době se začínají ve Finsku prosazovat rodinné domy z pórobetonových (lehčených) konstrukcí typu Jämerä (znamená odolný), jejichž výroba se v posledním období ztrojnásobila a dosáhla již podílu 12,5 % ze všech nových rodinných domů. Odklon Finů od dřeva je zapříčiněn několika faktory: prvním z nich je náročná péče o udržování dřevěného domu v kvalitním stavu, dalším je vyšší možnost požáru, v řadě případů se vyskytly plísňe v domech a z toho vyvolané alergie a astmatické příznaky. Nové požadavky zákazníků se tedy ubírají cestou záruky zdravého a trvalého bydlení s menším rozsahem údržby během provozu. Systém Jämerä umožňuje stavět ve Finsku požadované velké rodinné domy, lehčený beton se používá pro všechny části stavby, střechu, obvodové stěny i přičky, vyztužený pak jako stropní prvky. Sestavený dům je přitom energeticky úsporný. Univerzita v Tampere zjistila spotřebu energie na vytápění 15 MWh na 100 m² užitné plochy ročně proti normativním 20 MWh. Vzhledem k tloušťce obvodových panelů 37,5 cm není nutná žádná přídavná izolace. Vnitřní prostor lze řešit pomocí lehkých přiček způsobem vyhovujícím potřebám rodiny. Celá stavba domu při vybudovaných základech, případně podzemním podlaží trvá několik dní.

Podle Building – New standards in housing, září 2001

UZAVÍRÁNÍ SMLOUVY S DODAVATELEM VE FRANCII

Podle platných francouzských předpisů se při řešení zakázek na stavební dodávky ve veřejném sektoru postupuje tak, že se výběr hlavního dodavatele provádí různými formami řízení a ve smyslu platných předpisů také prostřednictvím různých typů smluv podle výše hodnoty zakázky se dvěma cenovými mezemi 90.000 EUR a 200.000 EUR (bez daní). Podle toho mají také uzavírané smlouvy různý obsah. Do ceny zakázky 90 tis. EUR se smlouva uzavírá ve zjednodušené formě se základními technickými, finančními a správními obrysy a v podrobnostech stanovených k tomu účelu zákonem o veřejné zakázce. Od 90 do 200 tisíc EUR se proces výběru dodavatele a tím i obsah smlouvy řídí

zákonem o konkurenčním prostředí s omezeným počtem uchazečů. S těmi se potom projednávají podrobnosti smlouvy a stanoví se vybraný dodavatel. Při zakázkách nad 200 tisíc EUR se řízení provádí zpravidla jako konkurs na dodavatele, výběrová komise prostuduje návrhy uchazečů, sestaví se protokolární listina vyhodnocených kandidátů, pověřená osoba provede jednání se všemi těmito kandidáty a udělí zakázku vybranému uchazeči. U vybraných investic (velké nebo závažné zakázky, rekonstrukce stávajících děl, změna účelu užívání stavebního díla atd.) se musí vypsát výběrové řízení (appel d'offres) přesně podle příslušných předpisů o výběrovém řízení (Code des marchés publics). Tomu odpovídají také obsahy smluv podle jednotlivých typů.

Podle Moniteur 5106, str. 196 – 197

ÚSPĚŠNÝ PODNIK MUSÍ UMĚT PROVÁDĚT VČAS ZMĚNY

Keith Clark, vedoucí pracovník švédské stavební skupiny Skanska, uvádí ve svém příspěvku faktory úspěšnosti stavebního podnikání na trhu. Bylo tradičním posláním stavebnictví být regulátorem ekonomiky státu. To se mění v tom smyslu, že samo stavebnictví musí procházet změnami, pokud chce udržet svou důležitou pozici v ekonomice státu. Značně se změnila požadavka na výstavbu, na její parametry a do hry vstoupily nové faktory, jakými jsou úspornost a ochrana životního prostředí. Nejedná se již pouze o technologický pokrok, nýbrž o dokonalejší řídicí systémy a mobilnější komunikativnost, o nové způsoby financování, na příklad o spojení veřejných a soukromých zdrojů financování. Nový je také stupeň rizika, který se v nových podmínkách pro stavební podnik nezbytně projevuje. Získání kontraktu znamená dnes vyšší odpovědnost za úspěšné dokončení stavby v čase, kvalitě i v nákladech. Co musí tedy podnik změnit? Pečlivěji provádět přípravu a snižovat počet zahajovaných akcí v souladu s možnostmi podniku, snižovat rozsah rizika. Znamená to investovat do systému řízení a do lidí a neustálou péči o trvalé odborné vzdělávání celého pracovního kolektivu. Zákazníci požadují výstavbu na míru, vyžadují individuální přístup k provádění staveb, avšak ve standardní úrovni za standardní ceny. Úspěch bude mít ten, kdo dokáže v tomto rámci snížit výrobní a režijní náklady tak, aby mohl vytěžit potřebný zisk pro další rozvoj podniku. Zvýšený podíl soukromých investic ve velkých společenských programech výstavby ještě situaci vyhodnocuje. Soukromý investor své investice ohlížá lépe než úředník státní

správy kteréhokoli stupně. I to je faktor, který nutí podniky změnit včas své chování v celém investičním procesu.

Podle International Construction 11/2001, str. 19 – 20

SPOR SILNÝCH ZEMÍ ŽELEZNICE – LETECKÁ DOPRAVA

V Evropě se rozhoří velký spor o priority v dopravě, který bude mít značný vliv na stavební kapacity. Ty jsou v Evropě poměrně velké, avšak v různých státech byly dosud řešeny otázky rozvoje dopravy odlišně. Sjednocování Evropy se však dotkne i tohoto problému. Francie je v rozvoji železničních sítí v Evropě na prvním místě a její vysokorychlostní trati jsou příkladem i pro řadu dalších států. Vnitrostátní letecká doprava ve Francii zaznamenala značný pokles a nemůže konkurovat železnicím v žádném směru (cena, spotřeba času, pohodlí). Pro leteckou vnitrostátní dopravu je nejvíce nepříznivá situace v Paříži, kde je k dispozici nádraží pro všechny směry přímo ve středu města. U mezinárodních leteckých linek se však situace zlepšila. V Itálii se železniční doprava dostává opět do popředí a po 11. září 2001 mnoho Italů dává přednost „staré dobré dráze“. Neštěstí dne 8. října na letišti Linate – Milán tuto psychózu ještě posílilo. Také krach švýcarské Swissair přispěl k nedůvěře v leteckou dopravu. Dálkové rychlíky v Itálii jsou ve všední den obsazeny ze 60 – 70 % a v pátek a v neděli večer jsou obsazeny na 100 %. Denně jsou města Řím a Milán spojeny 92 železničními spoji. V roce 2006 bude cesta touto trasou trvat pouze 3 hodiny. Ročně se přepraví v Itálii po železnici 474 mil. osob (14 mil. u rychlovlaků Eurostar). Pokud se týká Německa, má vysoký počet obyvatel (83 mil.) na menší ploše než je Francie a postrádá velké vzdálenosti mezi velkými městy, výjimkou je u spojení Hamburg – Mnichov v délce 823 km. Německé dráhy poskytují zvýhodněné jízdenky a ani Němci nejsou příliš zvyklí na leteckou vnitrostátní dopravu. Vzdálenost letišť od středu města (např. Mnichov 40 km) a formality na letištích zhoršují časové nároky cestování. Německé dráhy přepravují 4,5 mil. osob denně. Závěrem to nejdůležitější: Brusel dává přednost železniční dopravě v porovnání s dalšími typy dopravy, neboť studie ukazují, že v současné době jsou přeplněny silnice i dálnice ve všech zemích Evropské unie a také jsou plně vyčerpány všechny letecké koridory nad Evropou.

Podle Výběru z francouzského tisku č. 128

PROBLÉMY S PRIVATIZACÍ VÝSTAVBY VE VELKÉ BRITÁNII

Ve Velké Británii byla v posledních letech dána určitá možnost účasti soukromého kapitálu na velkých projektech výstavby. Tyto možnosti se dobře osvědčily při výstavbě nemocnic a jiných zdravotnických zařízení, ačkoli byly kritizovány, že taková výstavba je jen pro bohaté a nemůže být lékem pro obecné problémy běžných obyvatel. Britská železniční společnost Railtrack byla zprivatizována s velkými nadějemi a její nezdar vyvolal značné obavy o možnosti dále privatizovat tak velké podniky. Letecká kontrola, zprivatizovaná zcela nedávno ze 46 %, má již značné finanční obtíže a odložila na neurčito svůj původně smělý investiční program. Dílčí privatizace jaderné energetiky BNFL se odkládá ze stejných důvodů. Dílčí privatizace londýnského metra se zpomaluje a navíc z důvodu nezdaru Railtracku začíná trpět nedostatkem zájmu investorů. Ministerský předseda Blair přiznal, že privatizace železnic byla nezdařená, avšak vláda přesto pokračuje v obhajobě privatizace veřejných služeb, nyní však již s jistou účastí státu. Velmi diskutovaná je možnost rozšiřování způsobu financování PPP – partnerství veřejných a soukromých zdrojů, které se pravděpodobně stane hlavní metodou investování při nedostatku prostředků ze státních zdrojů na velmi náročné programy výstavby, které Blairova vláda oznámila na příštích deset let.

Podle Výběru z francouzského tisku, Revue č. 128

– jp –

ZE SVĚTA VÝSTAVBY VELKÉ BRITÁNIE

• Poslední projekt architekta Normana Fostera je 23podlažní výškový dům na londýnském Square Mile pro známou pojišťovací společnost Lloyd. Budova ukončuje sérii nových staveb v demolované části Londýna a bude dokončena v roce 2004.

• Následník britského trůnu princ Charles byl požádán o funkci patrona v mezinárodním Network for Traditional Building Arts, usilujícím o zachování tradičních stavebních slohů při výstavbě nových budov a souborů budov. Princ vyjádřil přesvědčení, že jeho

spoluúčast přispěje k rozvoji humanitních myšlenek a harmonie ve výstavbě s respektem k místním tradicím všude ve světě. Uvedená společnost bude usilovat o přestavbu newyorského World Trade Center jako souboru středně vysokých budov a o výstavbu klasických sedmipodlažních domů ve středu Drážďan.

• Petrolejářská společnost Texaco plánuje výstavbu domů se smíšeným provozem nad svými benzinovými stanicemi v Londýně i mimo něj. První má být dvojvěžový dům o 27 a 12 podlažích, zahrnující jak byty, tak i obchody a kanceláře. V případě úspěchu plánuje firma výstavbu takových domů až na 150 místech.

• Na otázku, zda je Velká Británie připravena uspořádat Olympijské hry v roce 2012, odpovědělo kladně pouze 26 % dotázaných. Po nezdaru v přípravě přestavby stadionu ve Wembley a odmítnutí města Manchesteru uspořádat Hry britského Commonwealthu není veřejnost takovým projektům příznivě nakloněna.

• Město Liverpool plánuje předání 13 500 městských bytů do vlastnictví tří vybraných bytových společností. Předpokládá se, že v příštích 30 letech bude na rekonstrukce 40 % bytů uvolněno celkem 600 mil. GBP.
Podle Building 03/2002, str. 12, 13 a 16

VÝHODY A MEZE VÝSTAVBY POMOCÍ STROJŮ

Úspěšné stavební podniky sledují ve svých záměrech řadu dílčích cílů: pro klienta příznivou cenovou nabídku, splnění požadované kvality odevzdané práce, dodržení smluvně stanovených termínů a vedle toho i plnění všech bezpečnostních a ochranných opatření. Všechny uvedené cíle lze dosáhnout lépe pomocí vhodného vybavení stroji a mechanismy, neboť:

- stroje snižují možnost vzniku výpadků pro nemoc nebo úrazy pracovníků,
- stroje odstraňují rozptyl kvality prací, vznikajícího při ručně prováděných pracích,
- propojené uplatnění souboru strojů umožňuje automatizované provedení práce a její případné vícenásobné opakování,
- stavební stroje mohou být vybaveny měřidly a regulací v zájmu zvýšené kvality stále složitějších stavebních prací,
- stroje umožňují bezodpadové využití stavebních materiálů.

Uplatnění strojního vybavení je spojeno s nutností výchovy potřebných obsluh stavebních strojů, což může být v jistých případech mezním faktorem pro jejich použití. U menších zakázek se spíše naskytá možnost najmout si na daný objem prací

specializovanou firmu, vybavenou stroji nebo potřebným zařízením. Mez v rozhodování je dána skladbou zakázek, jejich složitostí, časovými nároky a požadavky na kvalitu. Pokud podnik místo nákupu strojů objedná strojní provedení prací, odpadají nutné investiční náklady na pořízení, náklady na údržbu a provoz strojů a vybavení. Stavění v budoucnu s sebou přinese další přísnější požadavky, což ovlivní stavební náklady i kvalitu prací. Specifické stavební náklady musí dále klesat při stále se zvyšující kvalitě. Klíč pro řešení tohoto zvětšujícího se rozporu bude v dalším prohloubení stupně mechanizace na stavbách, avšak také v jejím vymezeném rozsahu a v ekonomicky zdůvodněném přivedení těchto strojů na staveniště v zájmu využití jejich vysoké produktivity práce. I pro velké podniky bude rozhodování o optimální vybavenosti staveniště vlastními stroji v budoucnu složité a musí být všestranně ekonomicky posuzováno.

Podle *Baumarkt + Bauwirtschaft* 4/2002, str. 50 – 54

DŘEVĚNÉ NOSNÉ KONSTRUKCE NA VELKÁ ROZPĚTÍ

Ve světě bylo realizováno mnoho konstrukcí na velká rozpětí, jejichž základním materiálem bylo dřevo. Důvodem pro použití dřeva byla a je jeho přirozená přizpůsobivost všem požadavkům na estetiku a tvarovou mnohotvárnost, rovněž poměrně nízká hmotnost, odolnost vůči fyzikálním a chemickým vlivům a cenová konkurenceschopnost. Ze dřeva se nejvíce provádějí halové konstrukce pro veletrhy, sportovní a kulturní podniky a v mnoha případech také víceúčelové provozy. Konstrukčně jde o příhradové nosné konstrukce, síťové střešní pláště, kupole, klenbové konstrukce a další. Rozpětí těchto konstrukcí dosahuje 70 až 90 m; ve Finsku (Oulu) byla postavena víceúčelová hala s rozpětím 115 m (1986), ve Spojených státech (Takoma) kupole s rozpětím 162 m. I v tomto století se dřevěné konstrukce na velká rozpětí stále více prosazují, jak ukazují příklady z projektů pro Olympijské hry v Sydney v Austrálii nebo v Aténách a pro Světové výstavy.

Podle *Deutsches Ingenieur Blatt* 4/2002, str. 17

KRÁTCE Z FRANCIE

• Eiffelova věž dostává od počátku roku 2002 nový nátěr. Pro natření celé věže (200 tis. m²) bude spotřebováno 60 tun barvy. Práce

budou trvat 15 měsíců a budou prováděny bez přerušení přístupu návštěvníků na věž. Tato akce se provádí již po osmácté od postavení věže v roce 1889. Předpokládá se, že nátěr vydrží 10 let (místo dosavadních 7 let).

• Severní nádraží v Paříži (Gare du Nord) bylo rozšířeno o dvě zcela prosklené haly. Jedna vznikla rekonstrukcí existující haly, druhá nová na místě bývalého parkoviště. Z hal je přímý vstup do metra a na trať RER. Vznikl zde i nový obchodní prostor s plochou 3 500 m². Podle *Moniteur* 5114, str. 20, 22, 23, 31 a 33

• Ve známém městě Remeši byla vyhlášena soutěž na uspořádání prostoru před světznámou katedrálou a napojení na městskou obchodní síť. Program zahrnuje plochu 4 ha a týká se také zřízení pěší zóny a úpravu přílehlých ulic. Dokončení úpravy podle výsledku soutěže se předpokládá v roce 2002.

• Demolice výškového bytového domu v Grenoblu (36 m výšky) byla provedena postupným bouráním seshora. Na ploché střeše byla umístěna minikladiva a minilifce pro rozrušení a nakládání rozbítených kusů střechy, později i stěn a stropů jednotlivých podlaží.

Podle *Moniteur* 5112

VE FRANCII BYLA ROZESTAVĚNA NOVÁ TRAŤ TGV

Výstavba další z tratí pro vlaky o velkých rychlostech (TGV) byla zahájena na jaře 2002. Jedná se o spojení Paříže s východem země až do Štrasburku. První fáze Paříž – Baudrecourt bude dlouhá 300 km. Na této trase budou postavena tři nová nádraží, Champagne-Ardenne, Meuse a Lorraine (zhruba v úrovni města Mety). Bude provedeno 44 km připojení na jiné trati. Velké pohyby zemin: 49 mil. m³ výkopů, 34 mil. m³ násypů a 21 mil. m³ deponované zeminy. Postaví se 327 inženýrských děl, z toho 221 křížení, 20 přejezdů přes železniční tratě a 57 přečechů přes vodní toky. Velké stavby – mosty přes řeky Meuse a Moselle a viadukt v Jaulny – jsou předmětem soutěže na konstrukční řešení. Protože trať povede celkem 60 km lesem, musí investor zabezpečit náhradu stromů ve vykácených průsecích v počtu kolem 1 milionu kusů. Trať bude napájena vedením 110 kV. Celkové náklady první fáze budou 3 mld. EUR. Doba jízdy Paříž – Štrasburk potrvá po dokončení celé trasy včetně druhé fáze v roce 2006 nejvýše 2 hod. 20 minut.

Podle *Moniteur* 5113, str. 18

SPOLUPRÁCE DVOU VELKOMĚST

Spojením francouzských měst Lyon a Marseille tratí pro rychlovlaky TGV se zvýšil zájem obou měst na úzké spolupráci ve všech oblastech života velkoměsta. Taková spolupráce již v Evropě existuje řadu let, na příklad v německé spolkové zemi Bádensko-Württembersko (Stuttgart a okolí), v Katalánsku (Barcelona a okolí) nebo v Lombardii, Piemontu a Ligurii (Milán – Turín – Janov). Cílem této iniciativy je využít příznivé polohy Marseille jako významného světového přístavu a vysokého soustředění průmyslu v lyonské aglomeraci v zájmu obou regionů. Především jde o rozvoj nových informačních technologií a rozvoj logistiky, elektroniky, telekomunikací a multimedií a o získání vyšších podílů ve světovém obchodu s Afrikou a Blízkým i Dálným východem.

Podle *Moniteur* 5113, str. 51

ARCHITEKT JEAN NOUVEL SE PŘEDSTAVIL

Ve středisku Centre Pompidou v Paříži proběhla v rozmezí prosinec 2001 – březen 2002 přehlídka prací z tvorby známého francouzského architekta Jeana Nouvela, u nás známého svým realizovaným řešením souboru Zlatý anděl v Praze na Smíchově. Jean Nouvel je pokládán za jednoho z deseti nejlepších současných světových architektů, žádaných nejen ve Francii, nýbrž i v zahraničí. Jsou známy jeho návrhy Opery v Lyonu, Kongresového paláce v Tours, Justičního paláce v Nantes, bytového domu v Nimes. Nyní po Berlínu (Galerie Lafayette), Praze a Vídni pronikl i do Spojených států, kam se mimo Le Corbusiera nepodařilo proniknout žádnému francouzskému architektovi. Dnes jsou v přípravě nebo provádění jeho projekty River hotel v Brooklynu, hotel Soho na Manhattanu nebo Carnegie Science Center v Pittsburgu, mimo toho se staví Tour Aguas v Barceloně, správní středisko v mexické Guadalajaře, Tower Dentsu v japonském Tokyu a řada dalších. Nouvelovy architektonické názory vyplývají z těchto hlavních zásad pro 21. století: komplexnější pojetí návrhů zejména z hlediska zvládnutí námětu, vyšší pozornost urbanistickým dimenzím a lokálním podmínkám, větší spolupráce s obyvateli v daném rajonu, méně dominantní architektonická forma. Sám architekt by si přál navrhnout letiště podle svého vlastního vnitřního přesvědčení, odlišné od většiny nyní realizovaných projektů.

Podle *Moniteur* 5113, 58 – 62

KONSTRUKCE NA STAVBĚ LETIŠTĚ ROISSY/CHARLES DE GAULLE

Při výstavbě letištního souboru 2E (proti souboru 2F) letiště Roissy/Charles de Gaulle v Paříži se objevují zajímavé stavební konstrukce na třech hlavních objektech. Jejich rozměry jsou ojedinělé a po dokončení budou sloužit 10 mil. cestujících ročně. Celková zastavěná plocha je 210 000 m². Nový soubor 2E bude moci pojímat budoucí letadla A 380 Airbus pro 555 cestujících. Střední centrální část souboru je dlouhá 450 m a široká 70 m a má 8 podlaží, z toho 4 podzemní. Hlavní nosné konstrukce jsou převážně ze železobetonu, založené na 12 m dlouhých pilotách. Konstrukce střechy je kovová s krytinou z nerezové oceli a s podhledy ze dřeva. V příčném řezu vypadá horní část konstrukce jako křídlo letadla. Hmotnost všech 35 konstrukčních polí je vždy 2 x 21 tun. K zachování stability jsou nosné prvky opatřeny protizávažím. Spojovací část souboru slouží k odbavení cestujících, má 20 000 m²; jsou zde také velké podzemní prostory pro třídění zavazadel s rozměry 270 x 67 x 3 až 4 m (výškově). Konstrukce střechy hlavní budovy je přetažena nad tuto spojovací část. Systém péče o zavazadla představuje celou polovinu nákladů na výstavbu celého souboru, které činí 1 mld. EUR. Nástupní galerie, rovnoběžná s hlavní budovou přes spojovací část, je dlouhá 650 m a široká 33 m. Tvar její konstrukce je zaoblený a je tvořen z oválných betonových prefabrikátů v počtu 450 ks. Vznikl tak dlouhý mírně zakřivený tunel s 26 místy pro teleskopické napojení k letadlům. Mimořádná péče byla věnována estetické stránce provedení interiéru tohoto „tunelu“. Obvodový plášť tunelu byl proveden z opálového skla se zřetelem na možnosti přehřívání konstrukce v létě. Soubor obsahuje také 59 výtahů, 38 schodišť a pohyblivých chodníků a 600 hygienických zařízení. Součástí souboru bude také parkoviště pro 6 000 vozidel (včetně souboru 2F). Počítá se, že celý soubor bude hotov za tři roky (duben 2003) tedy za poloviční dobu, než bylo potřebné pro stejně velký již zprovozněný soubor 2F.

Podle *Moniteur 5106*, str. 76 – 78

JAK PŘEDCHÁZET POKLESU TERÉNU PŘI VÝSTAVBĚ TUNELŮ

Článek popisuje postup při předcházení možnosti poklesu půdy při těžebních pracích při hloubení tunelů v městské zástavbě. Tyto práce zapříčiňují obecně stlačení povrchu

terénu, které nelze přesně předem určit. Již minimální pokles půdy vyvolává vznik trhlin na budovách v blízkosti prací. Postup, který zamezuje poklesu, spočívá v instalaci čidel, která hlídají trvale celou oblast. Tato čidla jsou spojena se systémem injektáží z bentonitu, jejichž objem se vypočítá podle propočtu denního rozsahu prací a předpokladů poklesu. Na konci každého pracovního dne se provede vyhodnocení provedených opatření. Úspěšné použití postupu bylo vyzkoušeno při ražbě metra v San José (Portorico), kdy mezi základy budov a klenbou tunelu byly pouze 3 m zeminy. Navíc se jednalo o historickou čtvrť města. Čidla pracovala na principu optických vláken a na každém vlákně bylo možné umístit více čidel. Naměřená data z těchto čidel se při provádění až 1 000 injektáží denně zpracovávala do databáze a vytvářely se syntetické grafy stavu terénu po celou dobu výstavby. Autorem technologického postupu je známá firma Soletanche.

Podle *Moniteur 5106*, str. 85

KRÁTCE ZE SVĚTA

• Egyptský prezident otevřel provoz na novém mostě přes Suezský průplav, spojující africkou část Egypta s poloostrovem Sinai na asijské straně. Po pětileté výstavbě je most nejvyšším mostem na světě, neboť má vozovku 70 m nad hladinou průplavu. Pod mostem mohou proplovat největší lodě včetně tankerů. Přístupnost poloostrova Sinai umožní mnohem lépe využít více jak 400 000 akrů dosud neobdělávané půdy.

• Americké firmy si dobře vedou na řeckém stavebním trhu a tuto snahu hodlají rozšířit na celý Balkán. Za tím účelem jsou připraveny různé podpůrné programy rozvoje jednotlivých balkánských zemí včetně Jugoslávie.

• Třetí největší švédské město Malmö dostane novou linku metra v programu „Citytunnel“, navazující na přemostění mezi Dánskem a Švédskem přes Oresund, které je již v provozu, a na kodaňské metro. Citytunnel je programem pro výstavbu sítě složitých podzemních liniových staveb v Malmö včetně rozšíření hlavního nádraží a výstavby dalších dvou stanic. Práce budou zahájeny v roce 2003.

• V Moskvě se snížil podíl volných obchodních ploch z 20 % v roce 1999 na 8 % v roce 2000. V tomto roce bylo otevřeno 12 restaurací západní úrovně a v následujících dvaceti letech se plánuje výstavba 300 nových obchodních center a 60 bytových výškových domů.

Podle *International Construction 10/2001*, str. 5, 10, 13 a 52; č. 11/2001, str. 11

• Britská firma Bovis Lend Lease získala kontrakt na vyklizení plochy po budovách World Trade Center v částece 2,1 mld. GBP s podmínkou, že práce budou dokončeny do května 2002. Především se musí stabilizovat základy a ochránit procházející trať metra. Firma zamýšlí vybudovat nad plochou most z prefabrikátů, aby se zároveň mohly odvézt sutiny. Těch již bylo od září 2001 odvezeno 1 mld. tun.

• První environmentálně přátelská škola v Indii ovlivní velmi málo okolní prostředí. Budou použity sluneční kolektory pro získání energie pro osvětlení a dodávku teplé vody, užitková voda bude recyklována a znovu použita. Stavba bude ochráněna před účinky zemětřesení.

• Firma Balfour Beatty získala kontrakty na elektrifikaci železnic v pěti evropských zemích: Velká Británie, Itálie, Řecko, Nizozemsko a Portugalsko. Největším odběratelem budou italské dráhy – jejich divize rychlovlaků. Firma proto zakoupila švýcarský systém elektrifikace železnic za 25 mil. GBP. Součástí dodávky bude také servis na těchto tratích.

Podle *Building 01/2002*, str. 12, 17, 18, 21

• Nový most v Nizozemsku Enneus-Heerma v Amsterdamu je vedle svých technických parametrů také mimořádným architektonickým dílem. Jeho dva zvlněné oblouky se středem a konci, zvlněnými pod úroveň mostovky, vytvářejí dojem mořského hada. Oblouky jsou tvořeny trojicí ocelových konstrukcí (2 800 tun), na nichž jsou zavěšena nosná lana mostovky, výška oblouků je 20 m, šířka mostu je 38 m, délka je 25 + 75 + 30 + 75 + 25 m. Most má čtyři pruhy pro vozidla, dvě tramvajové trati, dvě cyklistické stezky a chodníky pro pěší. Most spojuje obytnou čtvrť IJburg (7 umělých ostrovů) s 18 tisíci obyvateli s amsterdamskou aglomerací.

Podle *Moniteur 5108*, str. 107

• Jeden z největších mostů světa byl vybudován přes řeku Paraná v Argentině na dálnici mezi Rosario a Victoria. Most stál 383 mil. USD a byl financován ze soukromých zdrojů. Společnost PLSA od roku 1998 (počátek projektu) organizuje přípravu, výstavbu a provozování mostu na 25 let.

• Italské firmy zahájily hloubicí práce na výstavbě prvního potrubí plynovodu, známého již jako „Blue Stream“, který povede z Ruska pod Černým mořem do Turecka. Plynovod bude stát 2,3 mld. USD, celý je dlouhý 1 250 km a jeho podmořská část (Blue Stream) měří 380 km. Plynovod bude dodávat 16 mld. m³ plynu ročně.

Podle *Engineering News-Record*, leden a únor 2/2002, str. 16

• Největší letiště v Africe se staví v Jihoafrickém Johannesburgu za 47 mil. USD. První konstrukce byly provedeny v říjnu 2001. Spotřeba 44 000 m³ betonu a 3 400 tun oceli. Na staveništi pracuje až 1 300 osob. Letiště po dokončení může přijmout až 11 mil. cestujících ročně (plán roku 2010). Podlahová plocha všech pěti podlaží hlavní budovy je 80 000 m².

• V portugalském Lisabonu byla postavena věž se sochou Ježíše Krista – pomník, který připomíná známou sochu z Rio de Janeira. Pomník je vysoký 81 m a spočívá na betonovém podstavci. Vlastní konstrukce je ze železobetonu a byla provedena pomocí posuvného bednění. Podle *International Construction* 1/2/2002, str. 13 a 31

• Ve Spojených státech se v roce 2001 postavilo 1,65 mil. bytů a pro počátek roku 2002 je již podáno 1,56 mil. žádostí o stavební povolení. Podle *Francouzské revue* č. 128

NOVINKY Z NĚMECKA

Pro výstavbu tunelů na dálnicích v Německu byly zpřísněny základní požadavky na bezpečnost, zejména pak zásadní rozhodnutí o budování tras ve dvou oddělených troubách, o zřizování únikových a záchranných cest a o posílení signalizačních zařízení a možnosti rychlého protipožárního zásahu. Vedlejší únikové trouby musí mít přístup každých 150 m z hlavních dopravních tunelů a totéž platí o signalizaci a vodovodních hydrantech. Zdokonalit se musí také technika trvalého dozoru nad provozem v tunelech.

Podle *Bauindustrie aktuell* 11 – 12/2001, str. 10

RENEZANCE JADERNÉ ENERGETIKY VE SPOJENÝCH STÁTECH

Před několika málo lety serazil ve Spojených státech směr, který požadoval zrušení poloviny všech jaderných elektráren do roku 2015. To se změnilo v roce 2000. Od té doby se obnovily výrobní licence elektráren na dalších dvacet let a takových je nyní již 40 a další prodloužení se připravují. Nejnovějším hitem ve výrobním zařízení je 1 000 MW tlakový vodní reaktor od firmy Westinghouse Electric s nízkými pořizovacími náklady, který se může snadno připojit ke stávající výrobní kapacitě. Nové impulzy pro rozvoj jaderné energetiky jsou tak dány. Současná vláda tyto trendy podporuje pro celý rozsah 104 provozovaných jaderných elektráren v zemi. Podle *Engineering News-Record* 12/1/2001, str. 54

VELKÁ BRITÁNIE A VYSOKÉ BUDOVY

Zatímco princ Charles se domnívá, že útokem na World Trade Center v New Yorku skončila éra výškových budov obecně a tedy i ve Velké Británii, plánuje město Londýn a jeho starosta Ken Livingston v následujících patnácti letech dalších dvacet výškových budov. Jeho úsilí podporují i nejznámější britští architekti, Norman Foster a další. Domnívají se, že hranici výškové budovy je 50 podlaží a pro tuto výšku se musí provést veškeré studie o bezpečnosti stavby – zejména proti nárazu a požáru a další nezbytná statická, technická a technologická šetření, která by umožňovala bezpečnou výstavbu po všech stránkách, včetně bezpečné evakuace všech osob z takové budovy.

Podle *Engineering News-Record* 12/3/2001, str. 10

VÝSTAVBA AUTOMOBILKY BMW V LIPSKU

Jak známo, rozhodl se automobilový koncern BMW vybudovat nový závod na výrobu osobních vozidel v Lipsku. Na jaře roku 2005 má sjet z výrobních pásů první série vozů třetí řady. Prvním rokem výstavby je rok 2002, kdy se rozestaví montážní haly, veškeré inženýrské sítě a skladové středisko. Na projektu urychleně pracuje 150 projektantů. Na duben 2002 bylo připraveno staveniště. Zemní práce dosáhly objemu 3 mil. m³. V roce 2003 již bude v provozu správní budova, komplekce všech výrobních a skladových zařízení bude probíhat v roce 2004. Výstavba probíhá v souladu s přijatým harmonogramem, zahrnujícím veškeré faktory výstavby a vazby mezi účastníky pomocí nejmodernějších informačních technologií.

Podle *Baumarkt + Bauwirtschaft* 1/2002, str. 46

VÝSTAVBA MOSTU V NIZOZEMSKU POMOCÍ SCC

Mezi městem Rotterdam a německou hranicí se buduje jeden z větších projektů železniční sítě v Evropě. Práce byly zahájeny v roce 1997 a budou dokončeny v průběhu roku 2005. Stavba má dva úseky, první z nich – Havenspoorlijn – je dlouhý 48 km a spojuje rotterdamský přístav s nádražím Kijfhoek. Druhý úsek začíná v Kijfhoeku a vede přes Zevenaar za německé hranice v délce 112 km. Tento úsek probíhá rovnoběžně s dálnicí A 15 a bude sloužit převážně k dopravě nákladů.

V Zevenaar se nyní dokončil most, význačný svou zvolenou technologií betonáže. Jedná se o uplatnění samohutnicího betonu (self-compacting concrete – SCC), vyvinutého asi před 15 lety v Japonsku. Tento beton je náročný na kvalitní materiály, na optimální poměry cementu, kameniva, přísad a vody (poměr C/V), náklady na jeho pořízení, rozprostření a ošetření jsou však relativně malé. Beton má vysokou ztekucovací schopnost a tím odpadá veškeré hutnicí práce i při složité geometrii betonovaných konstrukcí nebo při tenkostěnných nebo těsně vyztužených prvcích s obtížným přístupem. Omezený je také počet potřebných pracovníků. Dosažená vysoká kvalita betonu nevyžaduje ani další povrchové úpravy. Receptury pro výstavbu dodal Ústav pro stavební hmoty firmy Readymix v Ratingenu; v nich byly stanoveny veškeré faktory pro možné kombinace surovin při výrobě betonu. Článek dále popisuje podrobněji výrobu betonu SCC a betonáž konstrukcí. Bylo prokázáno, že se tato technologie může stát běžně používanou ve všech sériových dodávkách transportbetonu také v Německu, pokud bude získáno schválení Německého ústavu pro stavební techniku (DIBT).

Podle *Baumarkt + Bauwirtschaft* 1/2002, str. 59 – 64

NEJVYŠŠÍ DÁLNIČNÍ MOST NA SVĚTĚ

Francie bude mít primát v nejvyšším dálničním mostě na světě, neboť jeho nosné pilíře budou mít celkovou výšku větší než je Eiffelova věž v Paříži! Jedná se o most překlenující údolí řeky Tarn v jižní Francii na dálnici A 75 u města Millau (název Grand viaduc) v délce 2 460 m. Jeho rozměry jsou skutečně impozantní. Most bude mít celkem 8 polí (dvě krajní po 204 m, šest vnitřních po 342 m). Největší výška mostovky nad údolím bude až 245 m na železobetonových pilířích, založených na základech 17 x 25 m, nástavba pilířů bude z ocelové konstrukce 90 m vysoké pro zachycení nosných ocelových lan. Konstrukce mostovky bude ocelová příhradová o výšce 5 m. Náklady dosáhnou 320 mil. EUR (300 pro most, 20 pro výstavbu stanic pro výběr mytého), most bude dokončen do 10. ledna 2005. Na úseku dálnice se počítá v roce 2009 s provozem 10 000 vozidel denně ve špičkách letního období (trasa směřuje na španělské hranice). V kontraktu na výstavbu se počítá s penalizací za nedodržení termínu dokončení 25 000 EUR denně. Na stavbě bude průběžně pracovat kolem 400 osob, z toho asi 200 z místních zdrojů. Místní stavební podniky mají obavy z odlivu svých pracovníků, neboť firma, která bude most stavět (Eiffage), bude zaměstnanec

lépe platit. Mimo mostu bude nutno dokončit dálniční obchvat s dalšími mosty s náklady 150 mil. EUR. Další technické údaje: šířka vozovky 36,30 m včetně dvou chodníků po 2,15 m, příčný sklon vozovky 2,5 %, podélné vzepjetí ocelové mostovky v jednotlivých polích bude 3,025 % s poloměrem 20 000 m vzhledem k tomu, že byl zvolen nový způsob výpočtu lanového mostu o více polích. Zatížení jednoho pole vyvolává ohyb v obou příslušných pilířích a zvedání ve dvou sousedních polích. Tento jev je třeba započítat do výpočtu konstrukce. Není mnoho příkladů takového druhu na světě: jsou to Viaduc de la Arena ve Španělsku z roku 1993, most Mescala v Mexiku 1993, most Ting-Kau v Hong-Kongu 1999 a most v Řecku, Rion-Antirion, dosud ve výstavbě. Celková hmotnost ocelové konstrukce mostovky je 32 000 tun oceli, nástavce pilířů mají celkem 4 000 tun. Železobetonové pilíře budou prováděny pomocí kovového posuvného bednění s proměnnou geometrií. Doba výstavby pilířů se předpokládá 15 měsíců. Uživatelé mostu budou platit v letních měsících poplatek 6,1 EUR, v ostatních 4,6 EUR koncesionář, jehož práva výběru potrvají 75 let po zahájení provozu. Podle *Moniteur 5108*, str. 18 – 19

VÝSTAVBA NA BLÍZKÉM VÝCHODĚ

• V zemích Blízkého východu, mezi které patří Izrael, Libanon, Jordánsko a další, plánují řadu významných investičních akcí, které někdy přesahují svým významem národní hranice.

• Izrael věnuje mnoho prostředků na zlepšení dopravní sítě uvnitř státu; dvěma příklady jsou budování tramvajové trati v Tel Avivu a vypsání soutěže na dodávku rekonstrukce železniční trati Jeruzalém – Tel Aviv. Mimo toho je v běhu řada projektů v oblasti energie a zásobování vodou.

• V Gaze, která je palestinským územím, se plánovala výstavba přístavních zařízení, avšak konsorcium Ballast Nedam (Nizozemsko) a Societé Batignolles (Francie) zatím svůj zájem stáhlo z důvodů, které souvisejí se současnou situací v Gaze.

• V Libanonu se projektuje ve středu města Bejrútu výstavba dvou bytových domů 31 a 9 podlaží za 150 mil. USD s meziplochou zeleně 3 000 m². Stavebníky jsou libanonská skupina Safadi, Mouawad a Farouk Agha a ze strany Sýrie jde o firmu El Seif.

• V Jordánsku se připravuje výstavba společné přehrady jordánsko-syrské na řece Yarmouk. Zklamání představuje neúčast dodavatelů jak z Evropy, tak ze Spojených států. Vysvětlení

jsou různá. K výstavbě zavěšeného mostu Jabal Amman se naopak přihlásilo 8 mezinárodních konsorcií. Most v hlavním městě Jordánska Ammanu má být 450 m dlouhý s konstrukcí, běžnou pro kabelový způsob zavěšení mostovky.

Podle *Výběru z francouzského tisku, Revue č. 128*

ODBORNÉ VÝSTAVY, VELETRHY A KONFERENCE

- 5. – 7. 11. 2002 **Energie efektivní 2002**
8. ročník mezinárodní konference a výstavy EEBW
Praha, kongresový sál
- 13. – 18. 1. 2003 **Bau 2003 Mnichov**
15. mezinárodní výstava a veletrh
- 17. – 21. 9. 2003 **Ocelové konstrukce a mosty 2003**
Praha, Fakulta stavební ČVUT
20. česká a slovenská konference navazuje na tradici konferencí pořádaných v bývalém Československu od roku 1953.

Doc. Ing. Otakar Gartner, CSc.

SEMINÁŘ NA TÉMA „REKONSTRUKCE VE STAVEBNICTVÍ“

Termín konání: 10. října 2002
Místo konání: Hotel KOZÁK
Horova 30, Brno,
od 13.00 – 18.00 hod
Účastnický poplatek: 100,- Kč (včetně oběda)

Program:

1. Občanské a sportovní stavby
 - a) Ing. arch. Jaroslav Josífek – UHA Brno „Územní plán z pohledu rekonstrukcí obytných aglomerací“
 - b) „Rekonstrukce obytných staveb“
2. Průmyslové stavby
Ing. Antonín Pačes, EXCON a.s., Praha

„Rekonstrukce ocelové konstrukce průmyslové haly“

3. Dopravní stavby
Ing. František Mráz, SUDOP Brno, s.r.o.
„Rekonstrukce koridoru ČS“
4. Statické poruchy objektů v souvislosti s povodní a jejich rekonstrukce
Ing. Jaromír Vrba, CSc., STAVOPROJEKT Olomouc
5. Stavební památky
Doc. Ing. Vojtěch Mencl, CSc.
„Rekonstrukce Karlova mostu“

Garant: Ing. Jiří Skyva

Prosíme zájemce, aby nahlásili svoji účast na sekretariátu OP ČSSI,
paní Věra Stará, tel./fax: 545 214 801,
e-mail: cssi@volny.cz.

ČÍSLO 4/2002 ČASOPISU TEPELNÁ OCHRANA BUDOV JE VĚNOVÁNO POVODNÍM

Vydavatelé časopisu Tepelná ochrana budov (odborný časopis pro úspory energie a kvalitu vnitřního prostředí), Cech pro zateplování budov a ČKAIT se rozhodli věnovat obsah čtvrtého čísla otázkám souvisejícím s minimalizací škod při zahájení sanací budov bezprostředně po povodních. Uveřejněné příspěvky a statě jsou určeny nejen odborné, ale i laické veřejnosti – majitelům, správcům a uživatelům poškozených a zaplavených staveb v oblastech postižených povodní. Byly využity také materiály a doporučení, vzniklé v souvislosti s likvidací povodňových škod na Moravě v roce 1997. Podpora sponzorů umožnila vydat toto číslo časopisu ve zvýšeném nákladu a rozeslat je obcím a stavebním úřadům v oblastech postižených povodní. Vyšší počet výtisků obdržely také Oblastní kanceláře ČKAIT v těchto regionech. Časopis byl urychleně vytištěn tak, aby mohl být k dispozici na veletrhu FOR ARCH v Praze (10. – 14. září 2002) v poradenském centru Magistrátu hl. města Prahy a ČKAIT. Přinášíme stručné představení jeho obsahu.

Úvahy, názory, stanoviska

■ Pomoc České komory autorizovaných inženýrů a techniků činných ve výstavbě při odstraňování následků povodně
Sdělení představenstva ČKAIT

■ Co také ukázaly letošní záplavy? Názor architekta
Josef Smola, autorizovaný architekt

Právní předpisy, normy a doporučení

- Ochrana před povodněmi v ČR. Integrovaný záchranný systém 1997 – 2002
Marie Báčová
- Návrat do stavby po povodních
Metodický pokyn Ministerstva pro místní rozvoj, odboru stavebního řádu
- Postup zadávání veřejných zakázek pro zadavatele v oblastech postižených přírodní katastrofou
Informace Úřadu pro ochranu hospodářské soutěže
- Povinnosti vlastníků staveb při ochraně před povodněmi
Jaroslava Nietschová, Povodí Vltavy
- Obecně závazné právní předpisy vydané v souvislosti s povodněmi 2002 a publikované ve Sbírce zákonů

Stavby a povodně. Likvidace povodňových škod

- Důsledky povodně na spolehlivost objektů
Ivan Řehoř
- Návrh postupu při odstraňování škod na zatopených budovách
Ladislav Bukovský
- Metodický pokyn pro sanaci mokrého zdiva cihelných rodinných domků v zatopených oblastech
Zbislav Panovec
- Zdivo budov po záplavách
Michael Balík, Odvlhčování zdiva, Praha
- Škody na vnějších omítkách způsobené povodní
Milan Machatka, STOMIX
- Budovy po povodních a zateplování
Jiří Šála
- Odstranění vlhkosti staveb po záplavách
Ivo Rudolf
- Vysoušení bytů a staveb postižených povodněmi
Zbyněk Viktorin
- Odvlhčování domů. Pokyny pro majitele a nájemce prostor zatopených vodou
Jaromír Hroch
- Lze zachránit dřevěné konstrukce ze zaplavených domů?
Pavel Kubů
- Objekty z nepálených cihel. Zkušenosti s likvidací povodňových škod ze záplav na Moravě 1997
Oblastní kancelář ČKAIT Olomouc, kolektiv autorů
- Tepelná vodivost a sorpční vlhkost cihlářské pálené hmoty (cihel) a vepřovic
Jaroslav Řehánek

Životní prostředí a povodně

- Bakterie a plísň v životním prostředí člověka v souvislosti se záplavami
Kateřina Klánová, Státní zdravotní ústav Praha
- Možnosti recyklace stavebních sutí vzniklých zřícením či nucenou demolicí domů po záplavách
Miroslav Škopán, Asociace pro rozvoj recyklace stavebních materiálů v ČR, Brno

Programy pomoci obcím, jednotlivcům a podnikatelům v postižených oblastech

- Programy státní finanční pomoci Ministerstva pro místní rozvoj a Státního fondu pro rozvoj bydlení v souvislosti s postižením povodní v oblasti bydlení, regionálního rozvoje a cestovního ruchu
Informace Ministerstva pro místní rozvoj
- Zásady pro poskytnutí státní finanční pomoci podnikatelům postižených živelní pohromou
Informace Ministerstva průmyslu a obchodu

Informační servis

- Nabídka služeb autorizovaných inženýrů ve specializaci zkoušení a diagnostika staveb a Svazu zkušeben pro výstavbu
Ing. Veselý, Svaz zkušeben pro výstavbu

Povodně – informace na internetu

- Retrospektivní rešerše z databáze stavební literatury na téma Povodně – ochrana proti zaplavení – vysoušení zdiva

Časopis obdrží rovněž všichni pravidelní odběratelé. Další zájemci si jej mohou objednat v Informačním centru ČKAIT nebo zakoupit v Oblastních kancelářích a v IC ČKAIT. Cena čísla pro autorizované osoby je 50 Kč, cena pro ostatní veřejnost 90 Kč. Čtvrté číslo časopisu má 76 stran + 8 stran inzerce.

Marie Báčová, Informační centrum ČKAIT

Krajská stavební společnost při Svazu podnikatelů ve stavebnictví
Česká komora autorizovaných inženýrů a techniků činných ve výstavbě
Česká komora architektů

vyhláší soutěž

STAVBA ROKU ZLÍNSKÉHO KRAJE – 2002

Soutěž je vyhlášena pod záštitou Rady Zlínského kraje.

Soutěž „Stavba roku 2002 Zlínského kraje“ je vyhlášena pro tyto kategorie staveb včetně rekonstrukcí.

1. kategorie – stavby občanské vybavenosti a bytové stavby
2. kategorie – průmyslové stavby
3. kategorie – dopravní a inženýrské stavby

Pro nominaci na udělení titulu stavba roku vybere porota nejvýše 15 staveb.
V každé z těchto kategorií bude udělena hlavní cena a dvě čestná uznání.

Dále bude udělena zvláštní cena:

– stavby realizované v zahraničí a v České republice, kde projektant či dodavatel má sídlo ve Zlínském kraji.

Pro nominaci udělení zvláštní ceny porota vybere nejvýše 10 staveb.

Termín uzávěrky je 31. 3. 2003

Příhlášku do soutěže může podat kterýkoliv účastník výstavby (investor, dodavatel, projektant, majitel objektu), přičemž přihlašující musí doložit souhlas popř. písemné vyjádření ostatních účastníků výstavby. Do soutěže mohou být přihlášena díla ve vyhlášených kategoriích, která byla uvedena do provozu rozhodnutím stavebního úřadu a to nejpozději k 31. 12. 2002. Prezenční poplatek za přihlášení jednoho stavebního díla do soutěže je stanoven ve výši 5.000,- Kč a musí být uhrazen ke dni uzávěrky přihlášek a to na účet:

SPS ČR, Národní třída 10, 110 00 Praha 1

Bankovní spojení: ČSOB, č. účtu 684676/0300, variabilní symbol 100402, specifický symbol IČO firmy. Prezenční poplatek je nevratný.

Informace o obsahu přihlášky včetně specifikace výkresové části obdržíte na požádání u vyhlášovatele soutěže.



Stavba centrálního nádraží Lehrter Bahnhof v Berlíně, stav červen 2002. Dokončení stavby: 2005