

# Zi+

CKAIT



**Postavme  
pod Vyšehradem  
nový most**

**Stavební zákon  
místo zjednodušení  
nakynul**



**Titulní strana:** Sluneční ostrov České Budějovice získal titul Stavba roku dopravní a technické infrastruktury 2025 (více na straně 31)

**Zadní strana:** Velký městský okruh, I/42 Brno, Žabovřeska, I. a II. etapa, získal nejen Cenu inženýrské komory, ale letos i Cenu oblasti ČKAIT Jihomoravský kraj a 1. místo v kategorii dopravní a inženýrské stavby, Stavba Jihomoravského kraje 2025 (více na straně 37)

## AKTUÁLNĚ

- 2** Rozhovor s profesorem Ryjáčkem: Přestaňme si povídat a postavme pod Vyšehradem nový most  
*Ing. Markéta Kohoutová*
- 6** Otevřená diskuze o řešení nevyhovujícího přemostění Vltavy pod Vyšehradem  
*Ing. Michal Drahorád, Ph.D.*

## PŘÁVNÍ PŘEDPISY

- 10** Jak stavební zákon místo zjednodušení nakynul  
*Ing. Markéta Kohoutová*
- 13** Poslanci vytvořili ve stavebním zákoně deset nových problémů  
*JUDr. Eva Kuzmová*

## ODBORNÁ ČINNOST

- 20** Digitalizace stavebního řízení přinesla nečekaná rizika při kontrole dokumentace  
*Ing. Martin Cieslar*
- 23** Cyklus tří prázdninových webinářů o využití umělé inteligence ve stavebnictví  
*Ing. Radim Loukota*
- 24** Seniorské bydlení. Demografická rozbuška a stavební boom v sociálních službách  
*Ing. František Vlach, Ph.D., a kolektiv*
- 27** Cena Svatopluka Zídka podporuje mladé talenty v městském inženýrství  
*redakce*

## ČINNOST KOMORY

- 28** Z dubnového zasedání představenstva 2026  
*Ing. Radek Hnízdil, Ph.D.*

## STAVBA ROKU KRAJE

- 30** Stavba roku dopravní a technické infrastruktury
- 33** Stavba roku Středočeského kraje
- 36** Stavba Jihomoravského kraje 2025

## OSOBNOSTI ČKAIT

- 40** Jubilea

[zpravy.ckait.cz](http://zpravy.ckait.cz)

**Z+**  
Zprávy  
a informace  
ČKAIT

**Datum vydání Z+i ČKAIT 3/2026:** 8. června 2026 • **Náklad tisku:** 24 400 • **Termíny pro příští vydání Z+i ČKAIT 4/2026:** autorské příspěvky do 31. července 2026, distribuce 7. září 2026 • Vychází šestkrát ročně v tištěné a digitální verzi pro členy ČKAIT zdarma  
**Předplatné:** K bezplatnému odběru e-newsletteru se mohou přihlásit i neautorizované osoby. Členové Komory, kteří užívají pouze elektronickou verzi časopisu, mohou odhlásit tištěnou verzi. Formulář pro přihlášení/odhlášení odběru je na [zpravy.ckait.cz](http://zpravy.ckait.cz)  
**Vydavatel:** Česká komora autorizovaných inženýrů a techniků činných ve výstavbě (ČKAIT), Sokolská 1498/15, 120 00 Praha 2,

IČO: 45770743 • **Redakce:** Středisko vzdělávání a informací ČKAIT, tel.: 227 090 214, [nbukovska@ckait.cz](mailto:nbukovska@ckait.cz) • **Šéfredaktorka:** Ing. Markéta Kohoutová, tel. 773 222 338, [zpravy@ckait.cz](mailto:zpravy@ckait.cz) • **Grafika a redakce:** Dipl. tech. Jindřich Sládek, [jsladek@ckait.cz](mailto:jsladek@ckait.cz) • **Kreslené vtipy:** Marek Simon • **Jazyková korektura:** Ing. Romana Zahnašová, Ivana Peřková • **Tisk:** Typos, tiskařské závody, s.r.o. • **Redakční rada:** Ing. Radim Loukota, předseda redakční rady Z+i, místopředseda představenstva ČKAIT, předseda oblasti ČKAIT Pardubický kraj; Ing. Daniel Lemák, Ph.D., místopředseda redakční rady Z+i, oblast ČKAIT Olomoucký kraj; Marie Báčová, odborná poradkyně předsedy ČKAIT; Ing. Milan Havlišta, předseda oblasti ČKAIT Královéhradecký kraj; Ing. Ivana Jakoubková, MPO; JUDr. Eva Kuzmová, právní poradkyně ČKAIT; Ing. Dominika Mandíková, vedoucí SVI ČKAIT; Ing. Jindřich Pater, předseda ediční rady ČKAIT a rady pro podporu rozvoje profese ČKAIT, oblast ČKAIT Moravskoslezský kraj; Ing. Jaroslav Valkovič, člen autorizační rady ČKAIT, oblast ČKAIT Zlínský kraj; Ing. Renata Zdaňilová, Ph.D., členka představenstva ČKAIT, oblast ČKAIT Moravskoslezský kraj, **Registrace:** ISSN 1804-7025 • V obsahu časopisu mohou být použity ilustrační obrázky upravované pomocí AI nástrojů.

# Úvodní slovo

Na jaře se po zimě vždy rychle nastartují stavební práce, a tak jsou teď města i silnice plné stavebních dělníků. Kapacity stavebních i projekčních firem jsou plné a o práci tak není nouze. Určitě to všichni pocítujete na frekvenci telefonů, v nichž se vás stavebníci ptají na vaše možnosti. Lidí je málo, práce mnoho a zbytečných činností okolo nás je mnoho na druhou. Možná by bylo dobré se zamyslet nad tím, že nás byrokracie zbytečně okrádá o čas, který bychom mohli věnovat naší práci. Posledním výstřelem v tomto smyslu je jednotné měsíční hlášení zaměstnavatele. Jestli jste se s ním nesetkali, buďte rádi. Deklarované zjednodušení je typickou českou verzí podobných snah v oblasti digitalizace. Co dříve trvalo půl hodiny, teď trvá celý den. Účetní ve firmách i „kontrolóři“ na ČSSZ jsou „nadšeni“ a webové stránky plní kritické komentáře. Tak nějak mám silný pocit déjà vu. Připomíná mi to nám tak dobře známý průběh zavádění portálu stavebníka do praxe. Odzkoušení ve zkušebním provozu se asi opět nekonalo, a tak tu máme opět porodní bolesti systému. Tak aby ten porod nebyl stejně dlouhý jako v případě portálu stavebníka.

I nadále všichni sledujeme nekonečný seriál, v jehož hlavní roli vystupuje smutný hrdina, jehož jméno zní „Nový stavební zákon“. Nyní projednáváme jeho často probíranou 13. novelu ve sněmovním tisku 67, který byl předložen do Sněmovny v polovině prosince 2025. Od původní prosincové varianty sněmovního tisku 67/0 jsme k 7. květnu postupně pokročili až k tisku 67/11. Zdá se vám to být za necelých pět měsíců příliš? Tak to si ještě povíme příště. Mimochodem víte, kolik měly paragrafů starší stavební zákony? Ten z roku 1976 jich měl 145 a slov v něm bylo necelých 19 tisíc. Další z roku 2006 už měl paragrafů 198 a na konci své účinnosti přes 63 tisíc slov. Nový zákon z roku 2021 má 335 paragrafů, při schválení přes 55 tisíc slov a nyní po změnách již přes 189 tisíc slov. Zdá se vám to moc rozsáhlé a složité? Mně rozhodně ano. Přitom původním záměrem bylo zákon zjednodušit a zrychlit stavební řízení. Jestli je tato cesta zvolena správně, to teprve uvidíme. Vedle toho máme mít namísto původních dvou a posléze čtyř nakonec čtrnáct stavebních předpisů o požadavcích na výstavbu. To mým uším také nezní jako velké zjednodušení. Náš návrh na jeden předpis, s možností městům určovat některé předem definované oblasti vlastní vyhláškou, nebyl přijat. Asi je příliš složitý na pochopení.

V tomto čísle Z+i si můžete přečíst dva články o budoucnosti mostu pod Vyšehradem. Poslední dobou toto téma rezonuje odbornou veřejností a panuje zde mnoho mýtů i dezinterpretací vyjádření odborníků. Představenstvo ČKAIT se postavilo na stranu nového mostu s tím, že starý most by mohl být ještě využit na jiném místě jako most pro cyklisty a chodce. Všechno má své technické možnosti a občas bývá přání otcem myšlenky, která by ale byla obtížně realizovatelná. Oprava mostu by byla cestou do velkých technických komplikací a s největší pravděpodobností bychom vyráběli drahou repliku starého mostu. Výsledkem by byla předražená oprava namísto nové a z mého pohledu u vítězného soutěžního návrhu velmi dobře navržené konstrukce. Potřeba třetí koleje navíc posouvá tuto variantu do těžko splnitelné úlohy. Profesor Ryjáček situaci a historii okolo nového mostu v rozhovoru skvěle popsal a všem vám doporučuji si rozhovor a další článek na toto téma přečíst. Představenstvo bude i nadále podporovat rozumné a technicky vyhovující řešení. Na konci celého procesu by měl stát nový most, který bude splňovat moderní požadavky na současné konstrukce a za jehož návrh bude mít vždy odpovědnost autorizovaný inženýr.

Na konci dnešního čísla jsou uvedeny oceněné stavby v rámci soutěží Stavba roku dopravní a technické infrastruktury, Stavba Jihomoravského kraje a Stavba roku Středočeského kraje. Stavby jsou to skvělé a připomínají nám, že stavět pořád umíme. Tak ať nám to vydrží a ať máme na fakultách a průmyslových školách dostatek budoucích odborníků, kteří nás jednou nahradí. Bude to zapotřebí, protože bez techniků se žádná společnost neobejde.



**Ing. Robert Špalek**

předseda ČKAIT



Na železničním mostě pod Vyšehradem může projíždět jen jeden vlak a ještě musí zpomalit na 20 km/h. Kvůli hluku a vibracím se mostu říká „rámusák“

## Přestaňme si povídat a postavme pod Vyšehradem nový most

Profesora Pavla Ryjáčka jsme se zeptali na některé detaily ohledně Výtoňského mostu, které se v poslední době staly předmětem bouřlivých diskuzí s cílem zachránit stoletý původní most zvaný „rámusák“. Přitom řešení nové trojkolejné konstrukce, která má nahradit historický nýtovaný most, bylo vybráno velmi kvalifikovaným a transparentním způsobem. Soutěžní dialog rozhodně nepatří k nejjednodušší formě zadávacího řízení. Odborná porota s významnými profesními zkušenostmi postupně zpřesňuje zadání a vybírá nevhodnější návrh. K zadání se tehdy vyjadřovali i památkáři a podle vyjádření Ministerstva kultury z roku 2019 bylo možné za určitých podmínek odstranit a nahradit stávající konstrukci. Jejich zásadním požadavkem bylo zachovat tvar mostu a génius loci místa, což vítězný návrh podle poroty i velké části veřejnosti splňuje.



**Ing. Markéta Kohoutová**

vedoucí oddělení strategické komunikace ČKAIT

**Byl jste předsedou poroty, která vybrala jako nevhodnější řešení nový trojkolejný most. Proč jste se nerozhodli pro záchranu historické nýtované konstrukce?**

Trochu to zaznělo už v rámci prezentace výsledků soutěžního dialogu. Musím říci, že porota se v průběhu své práce dost názorově změnila. Většina porotců měla na začátku tendenci zachránit historický most skoro za každou cenu. Postupně, jak v prvním kole přicházely různé soutěžní návrhy a diskutovalo se o problému, začali porotci zjišťovat, že zachování staré konstrukce a přidání další konstrukce pro třetí kolej nikdy nedopadlo dobře. Vždy to byla směsice dvou více či méně nesourodých konstrukcí, která v území působila robustně a nepatřičně a nikomu ze soutěžících se to nepodařilo dobře vyřešit. Většina poroty tak postupně dospěla k tomu, že kombinace záchranu starého mostu a nové konstrukce pro třetí kolej nedává velký smysl a nedopadlo by to dobře z hlediska

technického výsledku. Důvodem je, že se nejedná jen o samotný most nad Vltavou, ale o celou lokalitu včetně zastávky Výtoň, navazujících mostů a předpolí a celé urbanistické řešení oblasti. Soutěž nakonec ukázala, že nejlepší je udělat novou konstrukci, která zde bude fungovat 100 let a bude sloužit daleko lépe. Když se podíváte na novou konstrukci, která v zásadě vychází z tvarosloví původního mostu, tak si po změně na bronzovou barvu troufám říct, že spousta lidí ani nepozná změnu.

**Bronzovou barvu mostu navrhovali soutěžící na začátku, pak ji v průběhu soutěžního dialogu změnil na bílou, a nakonec se vrátili zpátky k bronzové. Existuje ve světě někde podobná nýtovaná konstrukce, která by v původní podobě sloužila jako klíčová infrastrukturní železniční stavba?**

Určitě existuje celá řada nýtovaných konstrukcí, ale musíme se dívat na to, jak jsou technicky provedené a na jaké trati se nacházejí. Spousta rekonstruovaných mostů je na regionálních drahách, které nejsou dopravně příliš zatížené. Nebo jde



o konstrukce ze 30. a 40. let, které jsou sice nýtované, ale tehdy již byly navrhované na daleko větší zatížení, s větší šířkou a s lepšími detaily. Takto silně vytižených dvojkolejných mostů, které jsou obdobně zdegradované a byly rekonstruovány, je velmi málo.

## Možnosti opravy a přepravy mostu

**Ocel, která je na Vyšehradském mostě, slouží už 120 let. Je vystavená povětrnostním vlivům i vibracím z železniční dopravy. Je reálné, aby byla tato ocel opravitelná? Kdyby se rozebrala, dal by se k ní například navařit nový díl? Jak by ta oprava prakticky probíhala?**

Pokud by se měl most opravovat, je potřeba udělat v zásadě kompletní repasi konstrukce a tu nelze udělat na místě. Konstrukce se musí převézt na jinou lokalitu. Aktuálně vybrané optimální místo je ve Velké Chuchli, patří Povodí Vltavy a dlouhodobé umístění a pronájem pro opravu je již předjednané. Most zde musíte uskladnit a rozebrat doslova na prvočinitele, což znamená v zásadě demontovat nýty a prvky rozebrat na úhelníky a plochy. Rozsah oprav je takový, že bude třeba roznýtovat hlavní nosníky od příčniců, pak je sklopíte do vodorovné polohy a zdemontujete jednotlivé svislice a diagonály.

### A když zjistíte, že jsou některé díly špatné, tak se vymění?

Ano, vymění se. Ideální a nejjednodušší je vzít celou diagonálu nebo její část a nahradit ji novou konstrukcí, kterou předem snýtujete v mostárně. Je to výrazně méně pracné než se snažit zachraňovat starý materiál. Lze také použít i kvalitnější protikorozní ochranu metalizací. O tom se samozřejmě vede poměrně obtížná diskuse, protože existují názory, že by se z tohoto mostu mělo zachránit úplně všechno. Představte si ale, že musíte všechny díly roznýtovat, už to je extrémně

## Prof. Ing. Pavel Ryjáček, Ph.D.

Proděkan pro vědu a vedoucí katedry ocelových a dřevěných konstrukcí na Fakultě stavební ČVUT, byl předsedou odborné a nezávislé části odborné poroty, která v soutěžním dialogu vybrala jako nejvhodnější řešení nový trojkolejný železniční most. Jako spoluřešitel se podílel na řadě výzkumných projektů, národních a mezinárodních. Je úspěšný v oblasti smluvního výzkumu, v nichž řeší řadu teoretických otázek významných projektů a realizací mostních konstrukcí. Působí jako člen několika národních a mezinárodních institucí a komisí, např. v ECCS předsedá Bridge Comitee. Ve své činnosti se zaměřuje zejména na problematiku interakce most-kolej, hodnocení existujících konstrukcí, metody jejich diagnostiky a sledování a zesilování mostů.

pracné. Když to pak následně skládáte dohromady a vložíte tam nový plech, musíte všechny otvory přesně na desetinu milimetru svrtat, aby na sebe seděly s původním plechem a teprve pak snýtovat. To je neskutečná práce.

### Most je poměrně velký. Jak se vlastně přesune? Na lodi, nebo se ponoří do vody?

Ponoří se do vody za pomoci pontonové technologie. Firma TOP CON SERVIS ji má víceméně připravenou. Most se položí na ponton a spustí se dolů, pak se musí ponořit přibližně dva metry do vody, aby podjel pod Dvoreckým mostem a pod konstrukcí Barrandovského mostu. Potom se zase zvedne nahoru a uloží na břeh. Je to složité, ale reálné a proveditelné. Obdobně by se dopravoval i zpět.

### A nepoškodí ho to?

Ne. Když se mohu já potopit do 40 metrů a zvládnu to, ocel to ve dvou metrech hloubky nepochybně zvládne taky.

### Umíte si představit, že most by se po přesunu už nevracel do centra Prahy, ale sloužil by v této lokalitě a jako lávka pro pěší by propojil Velkou Chuchlí a Modřany?

To je podle mě optimální řešení. Jenom se ještě vrátím k předchozímu a doplním, že svařovat novou ocel se starou plávkovou ocelí pro železniční most v podstatě možné není. Nicméně můžete udělat to, že vyměníte celou mostovku (příčnický, podélnický, uložení koleje) za nový, tichý a moderní systém. Na této nové části by se pro novou ocel použilo svařování. K původní konstrukci ji ale musíte připojit technologií šroubování nebo nýtování.

Pokud by se ale most použil jako lávka pro pěší, z mého pohledu památka zůstane zachovaná v původní hmotě, jen na jiném místě. Aby konstrukce unesla pěší provoz, nemusíte ji navíc repasovat tak radikálně, protože i v současném degradovaném stavu téměř dostačuje. Jste schopni ji přemístit na lokalitu, zvednout na nové pilíře a opravit na místě. Šířka lávky, okolo 12 m po osazení zábradlí, je pak zcela komfortní a vyhovující. Jako lávka pro pěší by ten most mohl sloužit ještě velmi dlouho.

### Z hlediska kvality oceli by tedy mohl jako lávka sloužit ještě desítky let?

To určitě, i když za cenu častějších oprav a náročnější údržby. Vezměte si například Faltusův most, který se nedávno rekonstruoval v Plzni. Jedná se o vůbec první svařovanou konstrukci v Československu od profesora Faltuse. Jsou s tím spojené dvě zajímavosti. První je, že se zrekonstruoval a bude bez problémů sloužit dalších minimálně 80 let. Druhá zajímavost je finanční: nová lávka pro pěší by stála podle odhadů asi 30 milionů korun, ale tato rekonstrukce vyšla přes 60 milionů korun. Rekonstrukce byla tedy dvakrát dražší. To je zkrátka cena za zachování památky. Tvrzení, že rekonstrukce Vyšehradského mostu bude levnější než novostavba, prostě není pravdivé.

## Finanční náklady: Rekonstrukce versus novostavba

### Ale podle zastánců historické konstrukce bude naopak rekonstrukce stát čtvrtinu toho, co výstavba nového mostu. Můžete obecně porovnat cenu výstavby nového mostu versus opravu stávající konstrukce?

Problém je, že i při rekonstrukci budete muset most stejně přizvednout. Kvůli vyšší niveletě, abyste získali podjezdnou výšku pro tramvaje, musí být konstrukce asi o metr výše. To vyžaduje úpravy pilířů, posílení spodní stavby a přebudování či úpravy navazujících mostních konstrukcí na straně Vyšehradu. Takže i v případě rekonstrukce se nebavíme o jednom mostě, ale o celém soumostí včetně mostu pro třetí kolej.

Když se podíváme na jednotkové ceny za kilogram ocelové konstrukce, novostavba (nový most) dnes stojí zhruba 250 Kč za kilogram nové konstrukce. Tříkolejná konstrukce je přitom daleko ekonomičtější než například dva jednokolejné

mosty. U rekonstrukce starého mostu se ale pohybujeme na jednotkové ceně cca 500 až 600 Kč za jeden kilogram ocelové konstrukce.

### Takže i obecně jsme na dvojnásobku?

Rozhodně minimálně na dvojnásobku. Navíc, abyste něco vyměnili, musíte konstrukci mostu roznytovat, rozebrat a pak znovu snýtovat, a to je extrémně pracné a srovnatelně drahé. I cena za výměnu jednoho jediného nýtu (odvrtání, vyndání a vrácení zpět) se pohybuje okolo 500 až 600 Kč. Na jednom nýtu totiž pracují tři dělníci, musí odříznout hlavu, odvrtat nebo vytlouct ven, pak si připraví plochu, dají nový nýt a zanýtují ho. Na jednom nýtu pracují třeba 30 až 40 minut, vynásobte si to jejich hodinovou sazbou a máte cenu za jeden nýt.

### Jak v poslední době dopadly rekonstrukce jiných nýťovaných ocelových konstrukcí?

Myslíte například nýťovaný most u staré čistírny odpadních vod v Praze Bubenčí? Tam si spočítali, že kdyby konstrukci opravovali, vyšlo by to draž, než když vyrobí kompletní nýťovanou repliku. U repliky totiž odpadá nesmírně pracná demonstrace, čištění, rovnání, zjišťování stavu a svrtávání starých prvků. Vyrobité nové prvky z nové oceli, svrtáte je na místě a snýtujete. Pro ně to bylo jednoznačně ekonomičtější, i když jednotková cena byla také samozřejmě vysoká.

## Vyjádření zahraničních odborníků a studie

### Pak je tu otázka zahraničních odborníků, která se neustále objevuje. Dnes jsme byli dokonce nařčeni z toho, že nechceme uznávat inženýry z jiných zemí, kteří to prý umí lépe než my.

Samozřejmě, že zahraniční odborníky uznáváme. Na katedře spolupracujeme s řadou odborníků z jiných zemí, například v rámci normalizace. Ve spoustě případů jsou to velmi schopní lidé s výbornou erudicí, výzkumem i praxí na vysoké úrovni. Spolupráci se zahraničím se rozhodně nebráníme. Problém je spíše v tom, jak jsou dílčí názory některých zahraničních odborníků dezinterpretovány a vykládány. Pokud se podíváme na studii Nadačního fondu, profesor Andreas Taras, což je absolutní špička ve výzkumu, se vyjadřoval pouze k jedné jediné části, a to k přepočtu starého mostu, vůbec se nevyjadřoval k technickému řešení mostu pro třetí kolej. Přesto se pak v médiích dočtete, že švýcarští profesori z ETH posvětili celou studii Nadačního fondu, což je nepravdivé, a text jeho posudku to dokazuje. Když jsem se s ním navíc bavil letos na jaře osobně, tak ani v době psaní stanoviska neměl k dispozici kompletní studii, pouze část posouzení existujícího mostu.

### Není to potom zneužití jeho stanoviska?

Mně se zdá, že asi ano, ale nebyl jsem u toho, takže hodnotím jen to, co jsem od něj slyšel. Navíc, když se podíváte na druhou část té studie popisující most pro třetí kolej, která je také nesprávně zaštitována švýcarskými odborníky, najdete tam úplně elementární chyby. Statik vůbec neposoudil vítr, přítom ložiska má těsně u sebe, konstrukce je již od pohledu nestabilní. Pilíře zakládá v korytě Botiče, průjezdný profil je v kolizi s hlavními nosníky. V příčném řezu je pak vidět nesmyslná mostovka, namísto klasické ortotropní mostovky z ocelového

plechu s podélnými a příčnými výtuhami. Je to základní konstrukční segment ocelových mostů, o kterém učíme na Ocelových mostech 1. Kdyby student tuto základní věc neznal, zkouškou by neprošel.

## Dopad na obyvatele a realizace stavby

**Kdyby se stavěl nový most, co by to znamenalo pro místní obyvatele z hlediska hlukové zátěže? Snížila by se hlučnost nebo by zůstala podobná jako u historické konstrukce, které se přezdívá rámusák?**

Oproti dnešku by hluk dramaticky klesl. Je to samozřejmě otázka protihlukových opatření, ale již jen uložení koleje do kolejového lože je mnohonásobně tišší systém než jakákoliv prvková mostovka.

**Jak byste z hlediska odbornosti a zkušeností hodnotili vítězný tým 2Tenginnering a TOP CON SERVIS?**

Neznám lepší tým, který by na to mohl být nasazen. Firma TOP CON SERVIS v Čechách projektovala jak novostavby, tak rekonstrukce historických mostů. Je to velmi zkušená a erudovaná firma, a to nejen v oblasti ocelových konstrukcí. Řešili i betonové mosty – konečnou dělalí lávku Holka a právě díky nim se lávku vůbec podařilo zrealizovat a postavit. Společně s firmou SUDOP, se kterou jsou ve sdružení a která má za sebou také obrovské množství realizací, tvoří špičku.

**Pojďme ještě porovnat realizaci nového mostu a rekonstrukci z hlediska délky výluk. Kdyby se dělala rekonstrukce, předpokládám, že by se po nějakou dobu využíval provizorní most.**

Délka výluky ale není daná jen samotnou mostní konstrukcí přes řeku, ale celým soumostím a navazujícími stavbami za ním. Správa železnic tam bude mít za několik let výluku kvůli jiným navazujícím stavbám. Pokud se most bude stavět během této plánované výluky, využije se tato příležitost a pro provoz to neznamena komplikaci navíc. Pokud by se ale stavěl jindy, musel by mít vlastní výluku nezávisle na navazujících stavbách.

**Co je potřeba udělat pro to, aby se mohlo začít stavět v době této výluky, tedy za několik let?**

Přestat si povídat a začít stavět.

**Je možné do roka dokončit kompletní projektovou dokumentaci?**

Vyprojektovat určitě ano. Velkým otazníkem jsou ale povolovací a stavební řízení a veškerá související nezbytná administrativa. Problém leží i ve vztazích mezi Prahou a Správou železnic, jak most, tak pozemky jsou společné, což vše komplikuje. Naprojektovat něco je jedna věc, ale projít celým procesem stavebního řízení, majetkoprávním vypořádáním a smlouvami je daleko náročnější.

**Nestačily by nám na mostě jen dvě koleje? Musíme mít tu třetí?**

Myslím, že IPR řekl jasně, že tři koleje nejsou žádný luxusní nadstandard, ale že tím pouze horko těžko doháníme resty z minulosti, navíc tam bude umístěna nová zastávka. Pokud vám na ostrovním nástupišti zastaví osobní vlak a za ním pojede

rychlík, musel by tento rychlík čekat, než osobní vlak odjede. Když tam ale bude třetí kolej, může ho objet a pokračovat. To výrazně zvyšuje kapacitu trati, tedy se dvěma kolejemi by byla kapacita výrazně nižší.

Spousta lidí zde vidí jen opravu jednoho mostu přes Vltavu. Ale neřešíme jen tuto jednu konstrukci. Je to obrovský dopravní uzel, úprava trati se týká vzdálenosti zhruba jednoho kilometru v hustě zastavěném území s infrastrukturní sítí. Problém je tedy daleko širší než jen ten jeden úzký most.

**Jak dlouho se to vlastně už řeší? Soutěž byla vypsaná kolem roku 2019.**

Intenzivně se o tomto mostě mluví už tak 12 až 13 let, na začátku byly průzkumy stavu a přepočty zatížitelnosti. Pokud by se pokračovalo směrem k novému mostu dle výsledku soutěže, tak by se nový most mohl dokončit poměrně brzy, odhadoval bych za zhruba šest až sedm let. Riziko je zejména v procesu získání stavebního povolení a ve vypořádávání se s možnými obstrukcemi. Ale pokud se nyní mluví o změně zadání a kdyby se vyhlásila nová architektonická soutěž na nový most pro třetí kolej, tak máme úplně nový časový harmonogram: dva roky zabere přeložení inženýrských sítí a další rok osazení mostního provizoria – to jsou tři roky. Mezitím poběží nová architektonická soutěž, což je proces také na dva roky. Za další rok může být dokončena studie podle vybraného soutěžního návrhu. Pak se zadá projektová dokumentace pro územní a stavební řízení včetně průzkumů, což potrvá dva roky – jsme na šesti letech. Územní a stavební řízení s případnými odvoláními zabere rok až dva – jsme na osmi letech. V tom roce se vysoutěží zhotovitel, který bude most tři roky stavět. Celkem to dělá 11 let za předpokladu, že vše poběží hladce za sebou. Pokud nastanou spory mezi organizacemi, bude to trvat ještě déle.

Nezbývá než si povzdechnout, že se dostáváme k celkové době okolo 25 let. Nedaleký Libeňský most se řeší už třicet let a také nejsme u konce. Za podobnou dobu postavila řada zemí v Asii stovky až tisíce kilometrů vysokorychlostních tratí – což se mi zdá docela smutné.

**Děkuji za rozhovor.**



### Studie přemostění je představena

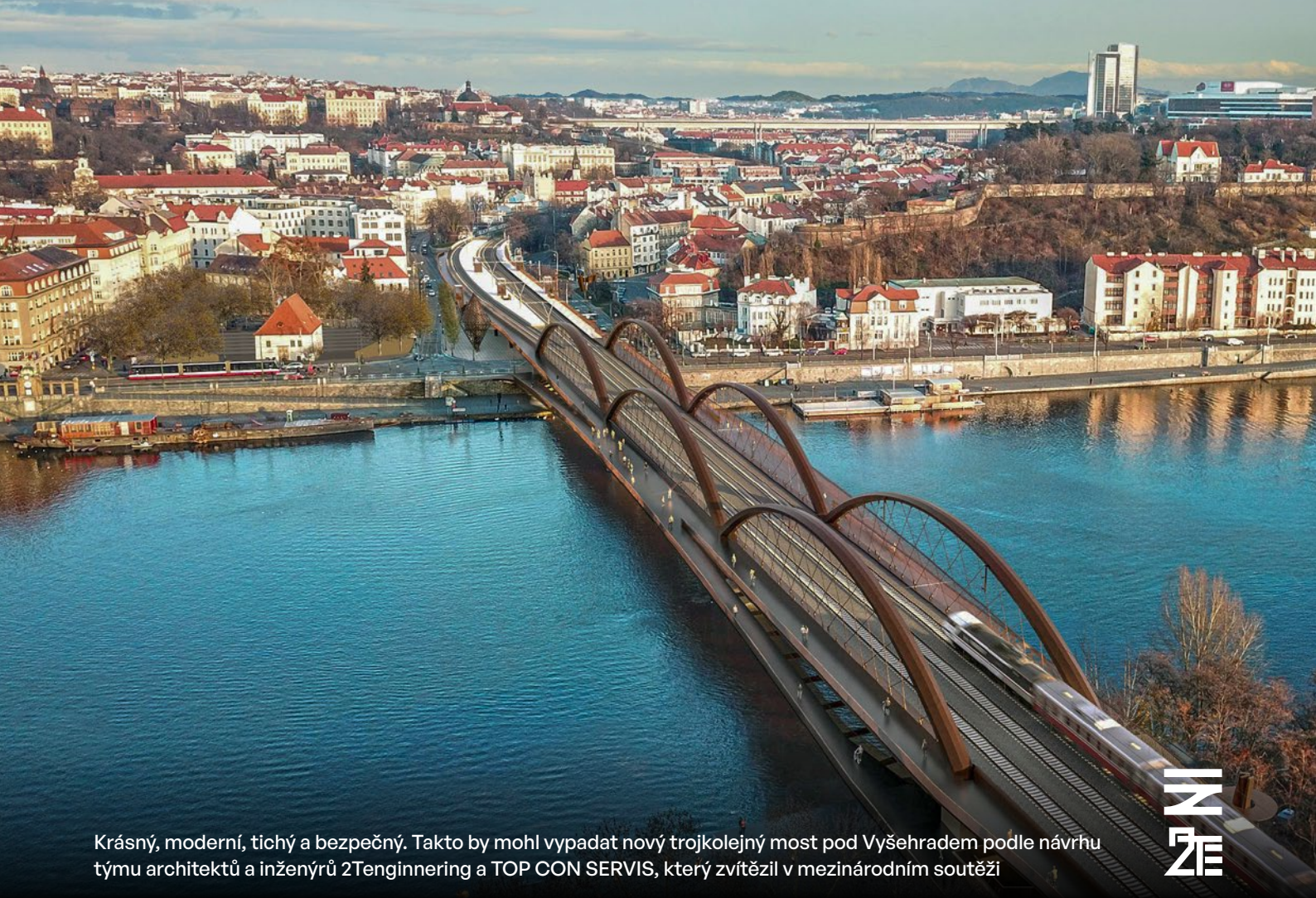
v souběžném vydání časopisu  
Stavebnictví 6–7/2026 ve třech článcích  
Ing. Libora Marka:

- VIA VLTAVA: Železniční mosty pod Vyšehradem a navazující Mostní estakáda Smíchov jako nová městská infrastruktura
- Vložení mostního provizoria pro jednokolejný železniční provoz na mostě pod Vyšehradem
- Přemístění železničního mostu pod Vyšehradem a jeho nové využití pro pěší a cyklisty

### Podrobné informace o způsobu výběru řešení

nového mostu najdete v časopise Stavebnictví 4/2023 v článku profesora prof. Ing. Pavla Ryjáčka, Ph.D.:

- Železniční most pod Vyšehradem – soutěžní dialog



Krásný, moderní, tichý a bezpečný. Takto by mohl vypadat nový trojkolejný most pod Vyšehradem podle návrhu týmu architektů a inženýrů 2Tenginnering a TOP CON SERVIS, který zvítězil v mezinárodním soutěži



## Otevřená diskuze o řešení nevyhovujícího přemostění Vltavy pod Vyšehradem

Šestnáct autorizovaných inženýrů, kteří se významně podílejí nebo podíleli na přípravě projektu modernizace železničního souostří pod Vyšehradem, souvisejících úprav území i železničního uzlu Praha, poslalo otevřený dopis představenstvu ČKAIT a požádalo o vyjádření k několika obecným otázkám odpovědnosti a kompetencí. Přemostění Vltavy na Výtoni se totiž stalo zrcadlem současných problémů stavebnictví, včetně kompetenčních sporů v rámci státní správy a uplatňování zájmů specifických zájmových skupin i jednotlivců. V otevřené odpovědi ČKAIT odmítá jakoukoliv bagatelizaci a zjednodušování závěrů práce autorizovaných osob a vyjádřila podporu snaze o odpovědné řešení problematiky.



**Ing. Michal Drahorád, Ph.D.**  
místopředseda představenstva ČKAIT



**Ing. Markéta Kohoutová**  
vedoucí oddělení strategické komunikace ČKAIT

Nejde totiž pouze o jeden konkrétní historický most a jeho zapojení do páteřní železniční infrastruktury. Nejde ani o pouhý střet památkářů a inženýrů. Jde o princip odpovědnosti jednotlivých účastníků procesu výstavby (vlastníka, stavebníka a autorizovaných osob) a o postavení odborníků technických profesí při rozhodování o strategické infrastruktuře státu, ochraně veřejných zájmů a efektivitě vynaložených veřejných prostředků. Jde o precedent pro budoucí rozhodování o významných veřejných stavbách. Jde o bezpečnost staveb

i osob, stejně jako o obecnou důvěru v technickou profesi, erudici domácích odborníků a věcnou diskuzi nad všemi aspekty a dotčenými veřejnými zájmy.

Důvodem, aby po skoro desetileté přípravě s téměř hotovou studií komplexního řešení navrhovaného uznávanými odborníky nastala zásadní změna zadání, se i zde stal „tlak laické veřejnosti“. Je nanejvýš absurdní, aby se takovýto projekt páteřní veřejné dopravní infrastruktury měnil podle neúplných, zavádějících či dokonce zcela nepravdivých a účelově vykládaných informací, které záměrně šíří ve veřejném prostoru různé zájmové skupiny a jednotlivci bez základních technických znalostí mostního stavitelství a bez osobní odpovědnosti nejen za výsledek (spolehlivou, bezpečnou a trvanlivou stavbu), ale i za náklady celoživotního cyklu stavby hrazené z veřejných prostředků.

## Z otevřeného dopisu autorizovaných inženýrů, kteří se svým návrhem řešení zvítězili v mezinárodní soutěži

**Signatáři dopisu požádali ČKAIT, aby se jednoznačně a veřejně přihlásila k ochraně odborné role a zákonné odpovědnosti autorizovaných inženýrů, kteří nesou osobní odpovědnost za bezpečnost, únosnost, spolehlivost a provozuschopnost této stavby.**

Návrh na výstavbu nového mostu vzešel z legitimní mezinárodní soutěže, která proběhla podle standardních soutěžních pravidel pro nadlimitní veřejné zakázky, za účasti zahraničních i domácích odborníků. Soutěžní návrhy byly vyhodnoceny odbornou a nezávislou porotou. Vítězný návrh byl vybrán jako nejvhodnější řešení z hlediska architektonického, urbanistického i technického. Na tento soutěžní výsledek navazuje transparentní odborný proces projektové přípravy.

**Železniční most pod Vyšehradem je nejen významnou technickou památkou, ale je i nedílnou součástí klíčové železniční infrastruktury ČR.** Trať Praha hlavní nádraží – Praha-Smíchov představuje strategickou tepnu celostátní železniční sítě. Význam této trati přesahuje běžné dopravní hledisko. V kontextu dlouhodobě nestabilní bezpečnostní situace v Evropě a zvyšujících se nároků na odolnost infrastruktury je plně funkční a kapacitně odpovídající železniční spojení v hlavním městě otázkou strategické bezpečnosti státu. Nejde pouze o lokální městské propojení.

**Strategický dopravní uzel pod Vyšehradem musí umožnit:**

- vedení tranzitních vlaků v hlavním dopravním koridoru,
- operativní odklony při mimořádných událostech,
- zajištění provozu při výpadku jiných částí infrastruktury,
- udržení dopravní obslužnosti Prahy v krizových stavech.

**Strategická infrastruktura musí být obnovena tak, aby:**

- obstála při dlouhodobém zatížení,
- umožnila další kapacitní rozvoj,
- byla provozně spolehlivá i při zvýšených nárocích,
- minimalizovala rizika pro cestující i okolní zástavbu.

Řešení, které by tyto parametry oslabovalo nebo dlouhodobě zvyšovalo provozní rizika, je z hlediska odpovědnosti za veřejnou bezpečnost nepřijatelné. Bezpečnost železničního provozu a dlouhodobá spolehlivost konstrukce musí zůstat primárním kritériem rozhodování o strategické infrastruktuře státu.

**V září 2025 dnes již bývalý ministr dopravy náhle změnil směr uvažování.** Původně zvolená varianta nového mostu, která vzešla z desetileté přípravy a z transparentní veřejné a odborně vedené soutěže, byla krátce před volbami nahrazena politickým rozhodnutím o opravě stávající konstrukce. Nový názor posunul těžiště rozhodování směrem k památkovým argumentům a orgánům památkové péče. Toto rozhodnutí následovalo po dlouhodobém vyčkávání na stanovisko UNESCO a na zpracování posouzení vlivu na kulturní dědictví (HIA). Skutečnost, že v procesu rozhodování Ministerstva dopravy byl významně akcentován dokument HIA, který nemá přímou oporu v českém stavebním ani autorizačním právu a nepředstavuje, na rozdíl od základních požadavků na stavby, právně závazný podklad ve smyslu českých předpisů, je silně problematická. Jeho případné nadřazování technickým

podkladům zpracovaným podle platných právních předpisů by bylo systémově nepřijatelné a v rozporu s principem zákonné odpovědnosti vlastníka i autorizovaných osob.

**Stanoviska a doporučení UNESCO je však třeba vnímat v jejich skutečném rozsahu a kompetenčním rámci.** Jejich role je výhradně památková a hodnotící z hlediska ochrany kulturního dědictví. UNESCO nenese žádnou právní, odbornou ani majetkovou odpovědnost za bezpečnost, únosnost, kapacitu ani provozuschopnost železniční infrastruktury ČR. Nemá odpovědnost za případná selhání konstrukce, provozní omezení ani ekonomické dopady zvoleného řešení. Přesto byla jeho doporučení v rozhodovacím procesu prezentována jako klíčový faktor, který významně ovlivňuje další směřování projektu. Takový posun váhy rozhodování směrem k instituci, která nenese odpovědnost za důsledky technického řešení, je systémově problematický. Otázky dlouhodobé bezpečnosti, kapacity a provozní spolehlivosti železniční dopravy, včetně efektivity vynaložených veřejných prostředků, nejsou hlavním hodnotícím kritériem UNESCO. Je proto nezbytné, aby doporučení památkových organizací byla podrobena důslednému technickému oponentnímu posouzení v rámci českého odborného prostředí a nebyla nadřazována zákonné odpovědnosti autorizovaných osob. Mezinárodní doporučení by měla být jen jedním z podkladů a neměla by nahrazovat odborný úsudek a odpovědnost autorizovaného inženýra podle českého právního řádu.

**Rozhodování o takto zásadní stavbě by vždy mělo být založeno především na odborných podkladech a na jasně vymezené zákonné odpovědnosti.** V současnosti jsou k dispozici dlouhodobé výsledky diagnostických průzkumů, podrobných měření, monitoringu konstrukce i řady statických přepočtů. Tyto podklady představují více než dostatečný odborný základ pro kvalifikované technické rozhodování o způsobu a rozsahu opravy mostu.

Je však nutné uvést, že definitivní rozsah zachování jednotlivých prvků konstrukce bude možné objektivně stanovit až po jejich demontáži a detailní kontrole mimo vlastní most, což bude možné nejdříve v roce 2028. Zásadní závěry před touto fází jsou nutně zatíženy vysokou mírou nejistoty. Za této situace je zřízení nové expertní skupiny pod vedením památkové instituce přinejmenším problematické. Není zřejmé, jaký nový technický podklad má tato skupina přinést, pokud již existují komplexní diagnostická data a výpočty. Odborné závěry by měly vycházet pouze z objektivně měřitelných dat a z odpovědnosti odborně způsobilých osob, které řešení autorizují. Odpovědnost za bezpečnost, únosnost a provozuschopnost stavby nelze přenášet na subjekty, které tuto odpovědnost nemohou nést. Prodlužování rozhodovacího procesu u strategické infrastruktury současně znamená nežádoucí prodloužení technické i provozní nejistoty.

**Česká mostní škola má dlouhodobou a prokazatelnou zkušenost s obnovou historických ocelových a nýtovaných konstrukcí.** Řada obdobných mostů byla úspěšně rekonstruována při respektování jejich památkové hodnoty i současných technických požadavků. Zapojení zahraničních expertů může mít poradní význam. V této souvislosti je poučná zkušenost z případu Libeňského mostu v Praze. V daném případě byli rovněž výrazně exponováni švýcarští experti a jejich návrhy byly prezentovány jako technicky realizovatelné a šetrné řešení záchrany mostu. Následné detailní prověřování však ukázalo, že navržené řešení není v reálných podmínkách technicky ani ekonomicky udržitelné. Výsledkem bylo rozhodnutí o odstranění původní konstrukce a výstavbě novodobé repliky. Tato zkušenost potvrzuje, že zahraniční doporučení musí být vždy pečlivě posuzována v kontextu českého právního, normového a provozního prostředí.

Zpracovatelé návrhu nového mostu na Výtoni si jsou vědomi citlivosti celé problematiky i významu mostu pod Vyšehradem pro historickou identitu Prahy, ale nemohou rezignovat na princip, že za bezpečnost, únosnost a provozuschopnost staveb nesou podle zákona č. 360/1992 Sb. odpovědnost autorizovaní inženýři. Jsou připraveni své odborné závěry kdykoli detailně obhájit v otevřené, věcné a odborné diskusi.

### **Závěr: Současná situace není pouze odborným sporem o technickou variantu řešení**

Problém soumostí pod Vyšehradem může být testem toho, zda je v ČR skutečně respektována zákonná odpovědnost autorizovaných osob za bezpečnost staveb. Autorizovaný inženýr nese osobní odpovědnost za správnost a bezpečnost řešení podle zákona. Tato odpovědnost nemůže být pouze formální. Pokud má být reálná, musí mít odpovídající váhu i jeho odborný úsudek. Nelze požadovat odpovědnost a současně relativizovat odborné závěry, na nichž je tato odpovědnost založena.

## **Z vyjádření představenstva ČKAIT: Neustálé změny zadání staveb výstavbu velmi prodražují a prodlužují**

**Do velmi komplikovaného procesu přípravy významné dopravní stavby pod Vyšehradem se stejně jako v případě Libeňského mostu velmi nepříznivě propisuje prosazování dílčích zájmů řady vlivových i laických skupin, které ale nenesou za jimi prosazovaná řešení odpovědnost ani finanční náklady.**

Jak to dopadlo v Libni, všichni víme. Výkřiky „Nebourat!“ ani bojový tanec haka Libeňský most nezachránily. Po třiceti letech snah o jeho opravu nemáme ani projektovou dokumentaci, ani stavební povolení, ani zhotovitele, a část mostu musela být odstraněna, takže po něm nemohou jezdit tramvaje. A vypadá to, že v případě Výtoňského mostu se začíná situace opakovat. Příprava stavby byla vloni prakticky zastavena, a to i přestože zvolené řešení vzešlo z úspěšné všeobecně uznávané, rozsáhlé mezinárodní architektonicko-konstrukční soutěže. Důvodem pro pozastavení přípravy byl „tlak laických aktivistů sdružených na platformě nebourat“, a to i přestože jejich argumenty byly založeny převážně na neúplných,

### **Signatáři**

**Ing. Libor Marek**, autorizovaný inženýr v oboru mosty a inženýrské konstrukce, ČKAIT č. 0006986

**Ing. Ondřej Lojčík, Ph.D.**, autorizovaný inženýr v oboru mosty a inženýrské konstrukce, ČKAIT č. 0010348

**Ing. Martin Vlasák**, autorizovaný inženýr v oboru mosty a inženýrské konstrukce a oboru dopravní stavby, ČKAIT č. 0009271

**Ing. Jiří Jirásko**, autorizovaný inženýr v oboru mosty a inženýrské konstrukce, ČKAIT č. 0602105

**Ing. Tomáš Martínek**, autorizovaný inženýr v oboru mosty a inženýrské konstrukce a oboru dopravní stavby, ČKAIT č. 0009674

**Ing. Štěpán Jakeš**, autorizovaný inženýr v oboru mosty a inženýrské konstrukce, ČKAIT č. 0014094

**Ing. Tomáš Vejběra**, autorizovaný inženýr v oboru mosty a inženýrské konstrukce, ČKAIT č. 0015428

**Ing. Vít Najvárek**, autorizovaný inženýr v oboru mosty a inženýrské konstrukce, ČKAIT č. 0008560

**Ing. Pavel Hora**, autorizovaný inženýr v oboru mosty a inženýrské konstrukce, ČKAIT č. 0014906

**Ing. Pavel Ryjáček, Ph.D.**, autorizovaný inženýr v oboru mosty a inženýrské konstrukce, ČKAIT č. 0009851

**Ing. Jiří Kolísko, Ph.D.**, autorizovaný inženýr v oboru zkoušení a diagnostika staveb, ČKAIT č. 0007981

**Ing. Ivan Pomykáček**, autorizovaný inženýr v oboru dopravní stavby, ČKAIT č. 0006346

**Ing. Petr Burda**, autorizovaný inženýr v oboru dopravní stavby, ČKAIT č. 0601748

**Ing. Adam Petrásek**, autorizovaný inženýr v oboru dopravní stavby, ČKAIT č. 0601600

**Ing. Petr Nosek**, autorizovaný inženýr v oboru geotechnika, ČKAIT č. 0000667

**Ing. Martin Srb, Ph.D.**, autorizovaný inženýr v oboru geotechnika, ČKAIT č. 0005009

zavádějících či dokonce zcela nepravdivých informacích, které ve veřejném prostoru šíří různé zájmové skupiny a jednotlivci.

**Otázku dalšího řešení zcela nevyhovujícího stavu přemostění Vltavy na Výtoni proto shledává představenstvo ČKAIT jako naprosto klíčovou nejen z hlediska železniční dopravy v Praze.** Výtoňský most představuje jednu z nejvíce viditelných dominant železniční dopravní infrastruktury v Praze a současně také jedno z jejích nejužších hrdel. Co nejrychlejší vyřešení přemostění Vltavy, ale i celé trati v úseku mezi nádražím Praha-Smíchov a bývalým nádražím Praha-Vyšehrad, je zcela klíčové pro zlepšení dopravní situace v Praze.

Strategický význam ztrojkolejné železniční trati převáděné po soumostí je zřejmý jak z rychlosti rozvoje území Smíchov, kde dochází k masivní výstavbě, tak i ze stále rostoucího množství cestujících přepravovaných po obou tratích vedených na mostě (Praha-Smíchov – Praha hl. nádraží a Praha-Smíchov – Praha-Vršovice). Je zřejmé, že oprava přemostění Vltavy na Výtoni bude vyžadovat řadu kompromisů vyplývajících ze široké škály požadavků platné legislativy a technických předpisů, oprávněných zájmů celé řady zainteresovaných stran i veřejnosti. Kompromisy je nutno činit transparentně, zodpovědně a na půdorysu realistických možností, platných legislativních i technických předpisů a přírodních zákonů.

**Nejsilnější profesní organizace ve výstavbě se vyjádřila k otázkám vzneseným v otevřeném dopisu autorizovaných inženýrů následovně:**

## 1. Jaká je odpovědnost účastníků výstavby?

Za dokončenou stavbu jako celek je jednoznačně odpovědný vlastník (viz zákon č. 283/2021 Sb.), který musí po celou dobu existence stavby provádět její údržbu a opravy. Podrobněji upravuje odpovědnost vlastníka dráhy zákon č. 266/1994 Sb., konkrétně § 20. Vlastník dráhy je mj. povinen:

- zajistit údržbu a opravu dráhy v rozsahu nezbytném pro její provozuschopnost a umožnit styk dráhy s jinými dráhami,
- pečovat o rozvoj a modernizaci dráhy v rozsahu nezbytném pro zajištění dopravních potřeb státu a dopravní obslužnosti území kraje.

Odpovědnost autorizovaných osob (dále jen AO) vyplývá ze zákonů č. 283/2021 Sb. a č. 360/1992 Sb. Tato odpovědnost se vztahuje k činnostem spojeným s návrhem a realizací staveb, resp. odpovědnosti za splnění základních požadavků u staveb provedených podle projektové dokumentace zpracované AO nebo staveb provedených pod vedením AO v pozici stavbyvedoucího. V případě údržby a oprav staveb se odpovědnost AO uplatňuje ve stejném rozsahu.

Z výše uvedeného rozhodně nelze dovodit, že AO je odpovědná za základní princip řešení stavebních prací požadovaný objednatelstavby (stavebníkem), resp. za ekonomickou nebo jinou výhodnost takového (zadaného) principu řešení. Tato odpovědnost je odpovědností stavebníka (vlastníka). Za co je však AO osobně odpovědná je splnění základních požadavků na stavbu v rámci projektové přípravy a u staveb realizovaných podle jí zpracované projektové dokumentace.

**Shrnutí: Pokud není možné základní požadavky na stavbu nebo jiné obecně závazné požadavky zajistit při respektování požadavků objednatele (vlastníka) na principy řešení, je AO povinna tyto skutečnosti objednateli oznámit a takovou projektovou dokumentaci neautorizovat.**

## 2. Jak se má rozhodovat o strategických stavbách, jejich změnách a opravách?

Rozhodování o základních principech výstavby, oprav a údržby strategických staveb náleží do odpovědnosti vlastníka.

V případě základní dopravní infrastruktury se jedná o stát, resp. organizace za tímto účelem zřízené. Je obecnou odpovědností vlastníka, aby respektoval všechny okolnosti a principy nakládání se svým nebo svěřeným majetkem a choval se jako řádný hospodář (viz zákon č. 89/2012 Sb. § 159). Jedním ze základních předpokladů činnosti řádného hospodáře je vycházet při rozhodování o způsobu opravy z kompletních, odborně a pravdivě zpracovaných podkladů.

**Shrnutí: S ohledem na povahu a typ stavby přemostění Vltavy na Výtoni je nasnadě, že odpovědnost vlastníka vůči celé společnosti je enormní, a to jak z hlediska zajištění provozuschopnosti dráhy, jejího rozvoje a modernizace jako základních požadavků zákona o drahách (viz výše), tak i z hlediska zajištění ostatních veřejných zájmů, včetně dopravní obslužnosti, trvanlivosti, památkové ochrany a ekonomické přiměřenosti.**

## 3. Jaká je společenská role, postavení a odbornost autorizovaných osob?

Současná doba přináší přes veškeré vymoženosti a technický pokrok rovněž zvýšenou úroveň pochybností o správnosti a odbornosti rozhodnutí na všech úrovních a ve všech oborech lidské činnosti. Tento trend se nevyhnul ani stavebnictví, které působí dojem „jednoduché vědy“. Ne nadarmo je ovšem stavební inženýrství součástí regulovaných povolání. Celková šíře a komplexnost oboru, požadavky na podrobnou znalost všech principů, materiálů a konstrukcí, včetně přesahů do dalších oborů, a extrémně vysoká osobní odpovědnost stavebních inženýrů dělají z tohoto povolání vysoce náročnou činnost s nutným celoživotním vzděláváním.

Vynášet jakékoliv soudy stran opravitelnosti nebo využitelnosti stávajících konstrukcí bez podrobných znalostí teorie konstrukcí, zkušeností s dlouhodobým chováním tohoto typu staveb a kontextu konkrétního mostu je nezodpovědné a bezohledné. V návaznosti na tyto skutečnosti a souvislosti zdůrazňujeme extrémně vysokou odpovědnost autorizovaných osob v procesu výstavby, zejména odpovědnost veřejnoprávní, která se pojí s projektovou přípravou i prováděním staveb.

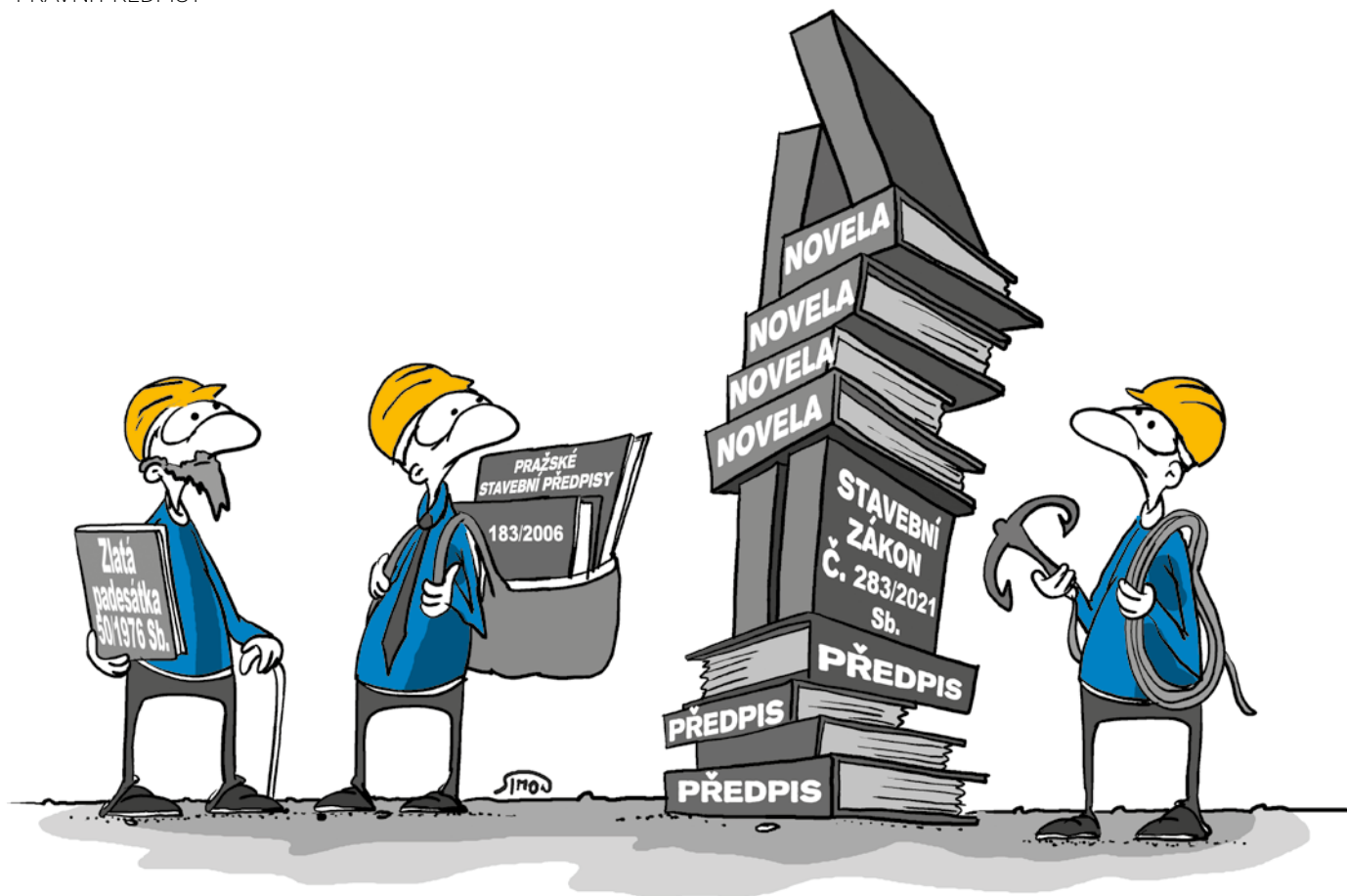
**Shrnutí: ČKAIT odmítá jakoukoliv bagatelizaci a zjednodušování závěrů práce autorizovaných osob ve vztahu k posuzování stavu a opravitelnosti mostu přes Vltavu na Výtoni, zejména závěry prací a článků zpracovaných osobami odborně nezpůsobilými podle platných zákonů ČR ve vztahu k dopravnímu stavitelství. K čemu může vést nerespektování skutečného stavu stavby, jejích materiálů a základních principů mostního stavitelství velmi dobře ukazuje případ Libeňského mostu.**



Otevřený dopis autorizovaných inženýrů představenstvu ČKAIT



Odpověď představenstva ČKAIT na otevřený dopis autorizovaných inženýrů



## Jak stavební zákon místo zjednodušení nakynul

Politici a legislativci podnikli v posledních dekadách řadu pokusů, jejichž deklarovaným cílem bylo stavební předpisy zjednodušit a výstavbu urychlit. Ve výsledku však nakonec vznikl vždy stavební zákon ještě delší a složitější. V aktuálně projednávaném návrhu úplně nejnovějšího stavebního zákona se mezi prvním a druhým čtením díky poslaneckým iniciativám více než zdvojnásobil počet znaků i slov poslaneckého tisku. Na konci dubna poslanci ve výborech projednávali komplexní pozměňovací návrh, který měl tehdy rozsah téměř tři milionů písmen na více než tisíce stranách. V květnu byl tento návrh dále měněn. Co tedy poslanečtí předkladatelé stavebního zákona pošlou z 2. do 3. čtení? Obavy jsou více než na místě!



**Ing. Markéta Kohoutová**

vedoucí oddělení strategické komunikace ČKAIT

Přehled zvyšování rozsahu právních předpisů a nárůstu právní nestability ve stavebnictví lze ukázat na příkladu tří stavebních zákonů platných v posledních 50 letech:

**„Zlatá padesátka“ – zákon č. 50/1976 Sb., o územním plánování a stavebním řádu**, měl v době schválení celkem 145 paragrafů s 807 odstavci. První jeho novela byla z roku 1992 a účinnosti nabyla 1. července 1992, tedy téměř 16 let po nabytí účinnosti zákona (1. října 1976). Za 30 let účinnosti byla „zlatá padesátka“ 20krát novelizována a přibýlo 70 odstavců. V roce schválení měl zákon 16 215 slov (113 328 znaků), v posledním platném znění 18 728 slov (128 729 znaků).

**Starý stavební zákon – zákon č. 183/2006 Sb., o územním plánování a stavebním řádu**, měl v době přijetí již celkem 198 paragrafů s 1 724 odstavci, jen jednu přílohu a byly k němu

vydány dva různé stavebně technické předpisy (pro ČR a Prahu). První jeho novela byla z roku 2009 a účinnosti nabyla 1. ledna 2010, tedy 3 roky po nabytí účinnosti zákona (většinově k 1. lednu 2007). Za 14 let účinnosti byl 28krát novelizován a počet odstavců se zvýšil o 538. V roce schválení měl 40 011 slov (235 545 znaků), v posledním platném znění se rozrostl o více než třetinu na 63 590 slov (441 697 znaků).

**Nový stavební zákon – zákon č. 283/2021 Sb.** měl v okamžiku schválení celkem 335 paragrafů se 3 220 odstavci, devět příloh a čtyři různé stavebně technické předpisy (pro ČR, Prahu, Brno a Ostravu). Změnový zákon pak změnil dalších 57 souvisejících zákonů. Ještě před nabytím jeho plné účinnosti 1. července 2024 bylo přijato 5 jeho novel. Celkem byl za 5 let své existence již 12krát novelizován, počet odstavců se zvýšil o 157! V roce schválení měl 55 116 slov (383 521 znaků), v posledním platném znění 61 289 slov (428 447 znaků). K tomu je třeba připočíst změnový zákon a to že technických předpisů je dvojnásobek.

**Úplně nový stavební zákon** – 13. novela stavebního zákona č. 283/2021 Sb. svým obsahem a rozsahem má charakter spíše nového zákona než pouhé prosté novely. Poslanecký návrh předložený Sněmovně jako tisk 67/0 dne 12. prosince 2025 sice neměnil počet paragrafů, ale obsahoval již 189 562 slov a 1 324 915 znaků. Kromě toho vytvořil prostor pro 14 různých stavebně technických předpisů (pro ČR a každé krajské město)! V okamžiku předložení navrhovala změnu i dalších 41 zákonů.

**V lednu 2026 se k navrhované 13. novele nového stavebního zákona vyjádřila kriticky velká část odborných organizací.** Případné připomínky odborníků však bylo možné předkládat jen tím způsobem, že byly návrhy odesílány jednotlivým poslancům a ti se pak rozhodli, zda je akceptují či nikoliv, aniž by byl výsledek někde zveřejněn.

**Mezitím sami předkladatelé usoudili, že je v poslaneckém návrhu nutné provést zásadnější změny.** V únoru přerušili projednávání tisku 67/0 a jeho vládou schválené verze (tisk 67/1), projednávání bylo přerušeno tisky 67/2 až 67/8.

Předkladatelé začali pracovat na komplexním pozměňovacím návrhu (KPN), a to opět bez účasti profesních komor. Na konci dubna 2026 byl do poslaneckých výborů předkládán tzv. komplexní pozměňovací návrh 13. novely nového stavebního zákona (NSZ). Tato „komplexní změna“ již měnila 49 zákonů! Obsahovala sice stále stejný počet 335 paragrafů, ale platné znění s vyznačením změn bylo popisováno již 413 904 slovy a 2 777 049 znaky. KPN čítal 1 073 stran. Mezi sněmovními tisky však KPN v době projednání poslaneckými výbory nebyl zveřejněn a odborná veřejnost se k němu dostala jen tak, že jí ho některý z poslanců přeposlal.

**Ústavně-právní výbor** projednal návrh zákona a vydal 30. dubna 2026 **usnesení** doručené poslancům jako tisk **67/9**, které doporučilo schválit tisk 67. Rozsah pouze jedna strana.

## Komplexní pozměňovací návrh 13. novely stavebního zákona z hlediska ČKAIT

**Jak probíhají pokusy poslanců opravit problematický návrh 13. novely stavebního zákona formou komplexního pozměňovacího návrhu (KPN)? Z původních zásadních připomínek ČKAIT byla na začátku druhého čtení vypořádána jen jedna. Další dvě vady jsou opraveny částečně. Ostatními připomínkami stavebních odborníků z ČKAIT se poslanci nezabývali vůbec, respektive nebyly ani „načteny“ k projednání v poslaneckých výborech. V konečném součtu má poslanecký komplexní pozměňovací návrh více nedostatků než jeho předchozí verze.**

Na legislativním tisku se velmi negativně odráží jeho nestandardní vznik mimo běžné legislativní prostředí a bez potřebných analýz dopadů. Jeho obsah nabobtnal natolik, že je naprosto nepravděpodobné, že by nejen poslanci, ale i sami předkladatelé zákona ve zrychleném čtení věděli, co vlastně schvalují.

### Ze 16 připomínek ČKAIT byla vyřešena jen jedna

K původnímu návrhu 13. novely stavebního zákona v podobě tisku 67/0, který byl Poslanecké sněmovně předložen 12. prosince 2025, měla ČKAIT celkem 12 zásadních připomínek a 4 další obecné návrhy. Další připomínky zveřejnila ČKA. Obě

**Výbor pro veřejnou správu a regionální rozvoj** projednal návrh zákona a vydal 4. května 2026 **usnesení** doručené poslancům jako tisk **67/10** (komplexní pozměňovací návrh), který obsahuje 202 stran, z nichž jsou na 80 stranách popisovány změny stavebního zákona, na těch zbývajících změny ostatních souvisejících zákonů.

Garanční **Hospodářský výbor** projednal návrh zákona a vydal 7. května 2026 **usnesení** doručené poslancům jako tisk **67/11** (pozměňovací návrhy ke komplexnímu pozměňovacímu návrhu). Tyto změny jsou popisovány na dalších 236 stranách a obsahují 92 013 slov respektive 568 754 znaků.

Druhé čtení bylo zahájeno na 20. schůzi dne 27. května 2026. Platné znění s odůvodněním a vyznačením změn, které si osvojil hospodářský výbor, však bylo zveřejněno až večer v 18:35:32 jako písemný pozměňovací návrh poslankyně Zuzany Ožanové. Předtím i potom byly načteny další desítky písemných pozměňovacích návrhů. K datu uzavírky tohoto čísla bylo projednání přerušeno do 3. června 2026.

Předmětem spekulací je na konci května i účinnost novely. Podle zveřejněných sněmovních tisků 67/10 a 67/11 je stále z velké části plánována účinnost již od 1. července/srpna/září 2026, a to i pro nedokončená správní řízení. Odložená účinnost má být převážně spojena jen s organizační reformou, tedy vznikem státní stavební správy a integrací dotčených orgánů, a je plánována na 1. ledna 2027 na ústřední úrovni a k 1. lednu 2028 pak na úrovni krajů a obcí.

Vzhledem k tomu, že se nejedná o standardně řízený legislativní proces, ale o poslaneckou iniciativu podporovanou úzkou skupinou podnikatelů a jejich anonymních advokátních kancelářích, odborná veřejnost není s plánovanými změnami podrobně seznámena. Z tohoto poslaneckého a velmi překynutého dortu však nemusí bolet břicho jen stavebníky, ale i každého občana této země a pak možná i samotné politiky.

profesní komory se na většině svých připomínek shodly a vydaly k tomu společné memorandum. Podrobně byly připomínky ČKAIT popsány v minulém vydání Z+i.

Ze znění KPN, který byl na konci dubna 2026 projednán v poslaneckých výborech, vyplývá, že akceptována byla pouze jedna zásadní připomínka. Všechny ostatní připomínky a návrhy ČKAIT k navrhovaným ustanovením 13. novely zůstaly zcela nevyšlyšeny, neboť žádný z poslanců je nepodal jako svůj návrh na změnu a nikdo jiný to při této formě projednávání nemůže udělat.

Zde přinášíme stručný přehled připomínek ČKAIT nejsilnější profesní komory ve stavebnictví k tisku 67/0, předloženému do prvního čtení, i to, zda byly v KPN a jeho následných změnách nějak řešeny:

1. ČKAIT (společně s ČKA) nesouhlasila s tím, aby nejasně definované ekonomické důvody mohly relativizovat závazné požadavky na výstavbu **(KPN: nejenže neopraveno, ale situace dále zhoršena)**
2. ČKAIT (společně s ČKA) nesouhlasila s tím, aby stačil nejasně definovaný jiný přístup na stavební pozemek **(KPN: splněno)**
3. ČKAIT nesouhlasila s navrženou formulací zrušení požadavku na odstupky staveb **(KPN: neřešeno)**
4. ČKAIT nesouhlasila s navrženou změnou postupu při oznamování závazných technických norem a s určování norem pouze částí norem **(KPN: neřešeno)**
5. ČKAIT (společně s ČKA) požadovala, aby i jednoduché stavby pro bydlení musely navrhovat autorizované osoby **(KPN: splněno, avšak vytvořeny nové problémy)**
6. ČKAIT nesouhlasila s navrženou úpravou požadavků na projektovou dokumentaci stavby pro povolení záměru, opět bez ohledu na kategorii stavby a bez jednoznačných požadavků na dokumentaci skutečného provedení stavby **(KPN: neřešeno)**
7. ČKAIT nesouhlasila s navrženou relativizací požadavků územního plánu **(KPN: neřešeno)**
8. ČKAIT (společně s ČKA) nesouhlasila s navrženou formulací, která umožní projednávat projektovou dokumentaci stavby, která nebyla zpracována projektantem **(KPN: neřešeno)**
9. ČKAIT nesouhlasila s nesystémovým vydáváním městských stavebních předpisů **(KPN: neřešeno)**
10. ČKAIT (společně s ČKA) nesouhlasila s nesystémovým zařazením jiných drobných staveb **(KPN: neřešeno, resp. řešeno „nepatrně“)**
11. ČKAIT (společně s ČKA) nesouhlasila s použitím nesprávného pojmu „osoby s pohybovým, zrakovým nebo sluchovým postižením“ a „osoby se zdravotním postižením“ **(KPN: neřešeno)**
12. ČKAIT (společně s ČKA) nesouhlasila s chybějícím požadavkem na poskytování údajů z DIGITÁLNÍ TECHNICKÉ MAPY i pro autorizované osoby ČKAIT **(KPN: neřešeno)**

13. ČKAIT (společně s ČKA) nesouhlasila s nejasnou terminologií používanou ve stavebním zákoně **(KPN: neřešeno)**
14. ČKAIT (společně s ČKA) nesouhlasila s navrhovaným zněním podpory hromadného bydlení **(KPN: neřešeno)**
15. ČKAIT nesouhlasila s navrhovanými rozporů na podání projektové dokumentace na portál stavebníka **(KPN: řešeno, ale problém přetrvává)**
16. ČKAIT (společně s ČKA) nesouhlasila s navrhovanou podobou navýšení pravomocí autorizovaných inspektorů při řízení o užívání staveb a povolení odstranění stavby **(KPN: řešeno, ale problém přetrvává)**

*Poznámka: Číslování je identické s dokumentem, který ČKAIT rozeslala všem poslancům.*

## Jiný přístup ke stavebnímu pozemku opravdu nestačí!

Téměř úplně tedy byla akceptována jen jedna připomínka ČKAIT k navrhované úpravě podle tisku 67/0. Konkrétně se jednalo o novelu stavebního zákona v § 140 odst. 2, v němž poslanci navrhovali následující znění: „*Stavební pozemek se vždy vymezuje tak, aby svými vlastnostmi, zejména velikostí, polohou, plošným a prostorovým uspořádáním, umožňoval umístění, realizaci a užívání stavby pro navrhovaný účel a aby byl dopravně napojen na kapacitně vyhovující veřejně přístupnou pozemní komunikaci nebo k němu byl zajištěn jiný přístup*“.

ČKAIT zde namítala, že pojem „jiný přístup ke stavbě“ je neurčitým právním pojmem, který není v zákoně definován. Nebylo zřejmé, co je tímto pojmem míněno. Tento pojem je navíc v rozporu s předchozí částí věty. Přístup musí umožňovat příjezd vozidel IZS v jakýchkoliv klimatických podmínkách.

KPN znění § 140 odst. 2 SZ upravuje následovně: „*Stavební pozemek se vždy vymezuje tak, aby svými vlastnostmi, zejména velikostí, polohou, plošným a prostorovým uspořádáním, umožňoval umístění, realizaci a užívání stavby pro navrhovaný účel a aby byl dopravně napojen na kapacitně vyhovující veřejně přístupnou pozemní komunikaci nebo k němu byl zajištěn přístup prostřednictvím věcného práva*“.

**ČKAIT by v této souvislosti uvítala jednoznačné upřesnění toho, že přístup na stavební pozemek musí být vždy zajištěn z kapacitně vyhovující veřejně přístupné komunikace, ať už přímo či prostřednictvím jiného věcného práva.**

Zveme vás na konferenci

# Inženýrský den ČKAIT 2026

## Požární bezpečnost staveb



INŽENÝRSKÝ DEN  
ČKAIT  
2026

úterý 16. června 2026  
Stages Hotel, Praha  
[inzenyrsky-den.ckait.cz](http://inzenyrsky-den.ckait.cz)



Proč nehasíme? I my se řídíme novým předpisem, že hasičský zásah nesmí být ekonomicky nepřiměřený.

## Poslanci vytvořili ve stavebním zákoně deset nových problémů

Nejenže většina dosavadních problémů 13. novely nového stavebního zákona nebyla uspokojivě vyřešena, ale komplexní pozměňovací návrh (KPN) přináší nové změny, k němuž má ČKAIT zásadní výhrady. Profesionální komora považuje za nejproblematičtější to, že základní technické požadavky na stavby mohou být relativizovány, pokud pro stavebníka budou ekonomicky nepřiměřené. Kolik stojí lidský život a zdraví v porovnání se správným řešením požární bezpečnosti či statiky staveb? Článek popisuje deset hlavních problémů, které přináší KPN.



**JUDr. Eva Kuzmová**

členka legislativní komise ČKAIT,  
odborná poradkyně předsedy ČKAIT

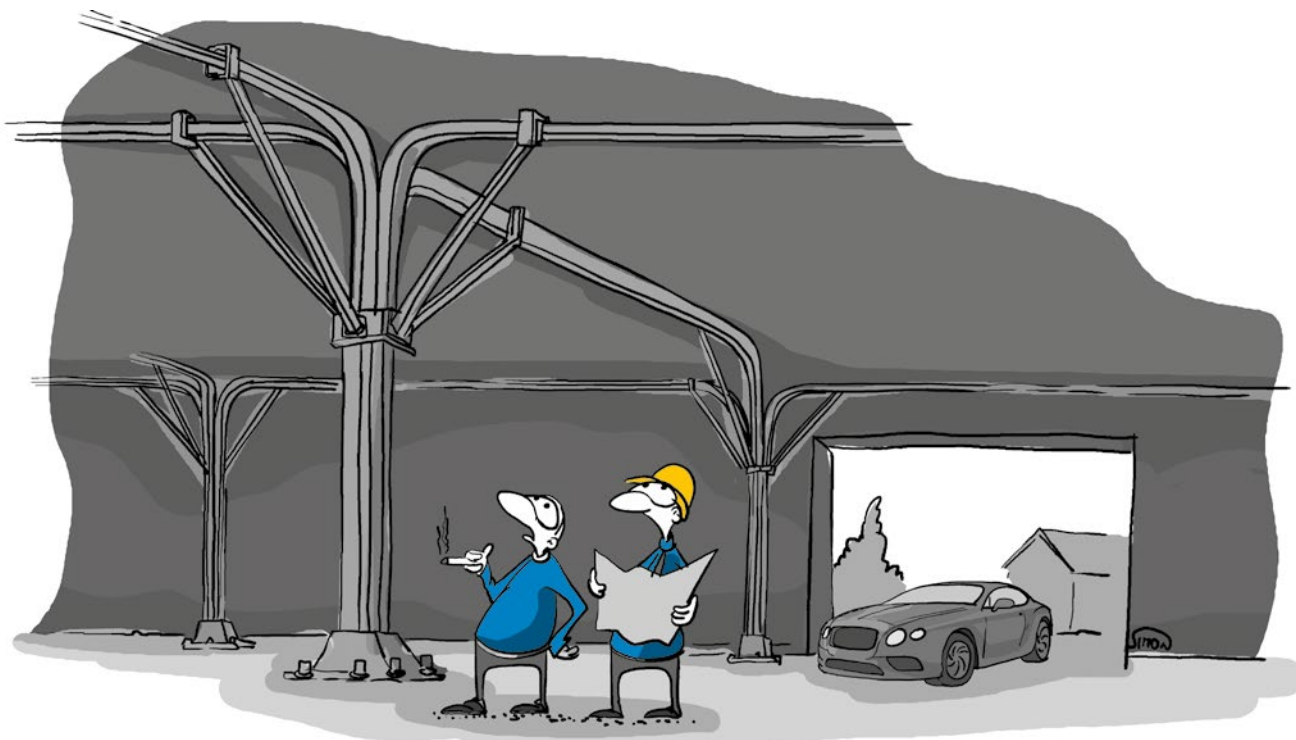
### I. Ekonomická kritéria podle poslaneckého návrhu relativizují další požadavky na bezpečnost staveb, a tedy i bezpečnost osob

Poslanci nejenže neakceptovali připomínky ČKAIT a nový pojem ekonomické přiměřenosti při posuzování splnění základních požadavků na stavby nevyškrtli, ale KPN ho umožňuje nově uplatnit dokonce už i v řadě případů řešení požární bezpečnosti stavby a statiky.

K odstavcům navrhovaným ve znění tisku 67/0 přibýly v KPN podle tisku 67/10 další odstavce. U změn dokončených staveb a novostaveb v prolukách se nově relativizují i požadavky na požární bezpečnost i mechanickou odolnost a stabilitu.

Konkrétně jde o tyto návrhy změn, kdy by se nově měla posuzovat ekonomická přiměřenost technických požadavků. Změny oproti platnému znění jsou vyznačeny tučně:

- § 137 odst. 4 – „**Požadavky na výstavbu ... se neuplatní u změny dokončené stavby, změny užívání, stavby v proluce ... pokud by jejich uplatnění bylo zjevně ekonomicky nepřiměřené vůči přínosům.**“
- § 137 odst. 5 – „**Nelze-li u staveb uvedených v odstavci 4 ze závažného stavebně technického důvodu, nepřiměřených ekonomických nákladů nebo ochrany jiného prevažujícího veřejného zájmu splnit požadavky na výstavbu podle § 145 odst. 1 písm. a) a b), tyto požadavky se nepoužijí, je-li v projektové dokumentaci zpracované autorizovanou osobou doloženo, že navržené řešení zajišťuje dosažení alespoň rovnocenného výsledku a úroveň bezpečnosti z hlediska mechanické odolnosti a stability a požární bezpečnosti stavby.**“
- § 137 odst. 7 – „**Požadavky na výstavbu se používají s ohledem na jejich technickou, funkční a ekonomickou**



Pane projektante, vy jste mi do nosné konstrukce dal moc železa.  
To byste mi prodělal Bentley!

**proveditelnost... Stanoví-li mírnější minimální úroveň určitého požadavku na výstavbu nebo požadavku na stavbu právní předpis Evropské unie, považuje se takový požadavek za splněný, je-li splněn v této úrovni ...“**

- § 193 odst. 3 – „... **Nelze-li zajistit splnění hygienických limitů hluku a vibrací, nebo je-li jejich splnění technicky, funkčně či ekonomicky nepřiměřené, považuje stavební úřad tyto limity za splněné...**“

**Nově vkládané odstavce dokládají, že zákonodárce neumí pracovat s technickými předpisy a normami.** Pokud existují konkrétní problematické a především závazné dílčí technické požadavky na výstavbu, je podle názoru ČKAIT třeba upravit konkrétní znění dané prováděcí vyhlášky či normy, a nikoliv relativizovat základní zákonné požadavky.

**ČKAIT se proti novým ekonomickým hlediskům zaváděným tiskem 67/0 ostře vymezovala. Ostatně je i ve veřejném zájmu, aby stavebník musel dodržovat sedm základních požadavků na stavby,** které definuje nový stavební zákon v § 145 odst. 1 takto: „*Stavba musí být navržena a provedena tak, aby byla vhodná pro určené využití a po celou dobu trvání plnila při běžné údržbě a působení běžně předvídatelných vlivů základní požadavky na stavby, kterými jsou*

- mechanická odolnost a stabilita,*
- požární bezpečnost,*
- ochrana zdraví,*
- ochrana životního prostředí,*
- bezpečnost a přístupnost při užívání, provozu a údržbě,*
- úspora energie,*
- udržitelné využívání přírodních zdrojů.*“

**Ostatně podobné požadavky základní kvality existují i v jiných odvětvích, například ve zdravotnictví, potravinářství**

**či automobilovém průmyslu.** I zde platí závazné požadavky, které musí být dodrženy. Nebo chceme, aby nás operovali v nesterilním prostředí, abychom jedli potraviny bez garantovaného složení a abychom jezdili v autech bez základních bezpečnostních prvků? Navržené ustanovení může mít negativní dopad mj. na ochranu budoucích majitelů bytů, vlastníků sousedních nemovitostí, účastníků řízení a ochranu veřejných zájmů. Pokud se ve vyjmenovaných případech neuplatní nebo omezí výše zmíněné požadavky veřejných zájmů (např. denní osvětlení, hluk, parkování, přístupnost atd.), realizované stavby mohou být následně nevyhovující, může dojít i k degradaci kvality prostředí, mohou být nebezpečné atd.

**Jenže místo toho, aby poslanci odborné připomínky ČKAIT akceptovali, rozhodli se situací dále zhoršit.** Podle upravené podoby poslaneckého tisku předloženého do 2. čtení se podle ekonomické přiměřenosti budou posuzovat nejen dříve uvedené tři případy. Nově vložený pátý odstavec výslovně umožňuje relativizovat i základní požadavky na mechanickou odolnost, stabilitu a požární bezpečnost!

**Požadavky na mechanickou odolnost a stabilitu stavby stejně jako na požární bezpečnost přitom patří k těm nejzákladnějším požadavkům na stavby garantující bezpečnost staveb, ochranu života a zdraví, tedy ochranu těch nejdůležitějších veřejných zájmů.**

Základní požadavky na stavby stanoví příloha č. 1 Nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) č. 2024/3110 – základní požadavek č. 1: kompaktnost konstrukce staveb (dříve mechanická odolnost a stabilita) a základní požadavek č. 2: požární bezpečnost staveb; k těmto základním požadavkům jsou vydávány evropské harmonizované normy.

Stavba musí být navržena a provedena tak, aby její stavební konstrukce odolaly předvídatelným vlivům. Stavební konstrukce musí být navrženy a provedeny v souladu s normou, přičemž normy vztahující se k požadavkům na mechanickou odolnost a stabilitu stavby jsou podle výčtu přílohy č. 14 vyhlášky č. 146/2024 Sb., o požadavcích na výstavbu, normami výlučnými a je nutno postupovat pouze podle nich. V žádném případě zde nemohou být uplatňována ekonomická či jiná kritéria, neboť by to v případě realizace a užívání staveb (a to samozřejmě i jejich změn, údržby a dalších situací předvídaných v § 137 odst. 4, kdy se má uvedené kritérium aplikovat) mohlo mít až fatální následky. Obdobné požadavky platí i pro nutnost dodržování požadavků na požární bezpečnost.

**Bezpečnost a přístupnost staveb při jejich užívání, které jsou také základními požadavky, vyplývají i ze základních a závazných požadavků na stavby dle přílohy č. 1 nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) č. 2024/3110, jež stanoví, že „stavby musí být zejména navrženy a postaveny tak, aby byla zohledněna jejich přístupnost pro osoby se zdravotním postižením a osoby s omezenou schopností pohybu nebo orientace a jejich použití těmito osobami“.** Přístupnost staveb je přitom v KPN definována v rozporu s definicí dle tohoto evropského nařízení. Přístupnost staveb totiž nesmí být definována výlučně pro osoby se zdravotním postižením, resp. pro osoby s pohybovým, zrakovým a sluchovým postižením, ale i pro seniory, nemocné osoby nebo rodiče s malými dětmi. Upřednostnění ekonomických důvodů před plněním požadavků na přístupnost staveb by totiž ohrožovalo bezpečnost a zdraví všech občanů.

ČKAIT navrhuje nový pojem ekonomické přiměřenosti pro jeho kontroverznost zcela vypustit. Ve výsledku by de facto znamenalo, že stavebníci budou požadovat, aby jejich stavby splnily jejich ekonomické požadavky, a nikoliv základní požadavky na stavby. Navrhované ustanovení přináší riziko i pro autorizované osoby, které budou stavebníkům jen těžko vysvětlovat, že základní technické a normové požadavky je vhodné dodržet i za cenu určitých nákladů. Dosavadní znění stavebního zákona tento problém řeší mnohem lépe.

## II. Černé stavby se nebudou odstraňovat, pokud by to pro povinného bylo ekonomicky nepřiměřené. Stačí, když zaplatí pokutu!

Černou stavbu dosud bylo možné stavebním úřadem dodatečně povolit, pouze pokud povinný prokázal splnění podmínek podle NSZ § 256 odst. 1, tedy mj. to, že stavba byla realizována v souladu technickými požadavky na stavby a nevyžadovala by povolení výjimky. V KPN je však připuštěno, aby i v případě rozporu s těmito požadavky byla „černá“ stavba, pokud by její odstranění pro povinného představovalo zásah nepřiměřený přínosům (aniž by se vědělo koho či čeho). Obecná proklamace o nedotčení veřejného zájmu a práv třetích osob vyvolá řadu výkladových sporů, které budou končit

u soudu. Jak by se mělo uvedené posuzovat? Navrhované ustanovení ani důvodová zpráva k němu v tomto ohledu žádný jednoznačný postup pro zhodnocení uvedeného nepřináší. Nově vložený odstavec, který umožňuje z ekonomických důvodů relativizovat i odstranění nepovolené („černé“) stavby, je navrhován v této podobě:

- § 256 odst. 3 KPN SZ: „**Stavební úřad nenařídí odstranění stavby a stavbu, která vyžaduje povolení, dodatečně povolí i bez splnění podmínek podle odstavce 1, pokud by nařízení odstranění stavby představovalo pro povinného nebo pro jiné osoby nebo pro veřejný zájem zcela zjevně zásah nepřiměřený přínosům a zároveň ponecháním stavby nejsou dotčeny veřejné zájmy ani práva třetích osob. Odpovědnost povinného za přestupek tím není dotčena.**“

ČKAIT navrhuje toto ustanovení pro jeho kontroverznost zcela vypustit. Ve výsledku by de facto znamenalo, že pokud bude odstranění černé stavby pro povinného ekonomicky nepřiměřené, stavba se odstraňovat nemusí. Opravdu chceme jít cestou podpory „černostavebníků“ oproti těm, kteří řádně žádají o povolení záměru a stavbu provedou až po právní moci povolení, jak stavební zákon předvídá? Takovýto návrh je zcela nepřijatelný, neboť by deklaroval, že dodržování stavební kázně je vlastně jen prázdnou frází. Navrhované ustanovení přináší riziko pro autorizované osoby, které budou stavebníkům jen těžko vysvětlovat, že se mají zdržovat vyřizováním stavebního povolení.

## III. Realizace rodinných domů bez odpovídající podrobné dokumentace pro provádění staveb se prodraží stavebníkům i státu

Poslanci sice akceptovali požadavek obou profesních komor, aby rodinné domy (včetně jejich změn a případného výměnku) a stavby pro rodinnou rekreaci, které budou splňovat parametry jednoduché stavby, musely mít projektovou dokumentaci pro povolení stavby vypracovanou autorizovanou osobou. Avšak stále chybí povinnost mít vypracovanou projektovou dokumentaci pro provádění takovéto stavby a kolaudace bude vyžadována pouze u novostaveb rodinných domů a staveb pro rodinnou rekreaci podle odst. 1 písm. a) přílohy č. 2, nikoliv už u jejich změn či u výměnku. Tímto dochází i k popření samotného smyslu nového stavebního zákona. Původní věcný záměr stavebního zákona z roku 2021 počítal s nutností mít ve vyjmenovaných případech projektovou dokumentaci pro provádění stavby, právě s ohledem na zjednodušení obsahu a rozsahu dokumentace pro povolení stavby.

Navrhované znění novely stavebního zákona v § 156 odst. 2 § 157 odst. 1 a 230 odst. 2 (verze sněmovní tisk 67/0) původně připouštělo, aby dokumentaci jednoduchých staveb pro bydlení a rodinnou rekreaci mohla zpracovávat i neautorizovaná osoba se středoškolským odborným vzděláním a příslušnou praxí ve smyslu § 156 odst. 2 SZ (tzv. kvalifikovaná osoba)



*Ve stavebním zákoně byly některé historické chyby.  
Naštěstí se nám podařilo většinu chyb novelizovat.*

s nutností kolaudovat z uvedených staveb pouze novostavby. KPN mění definici jednoduchých staveb pro bydlení. Podle přílohy č. 2 odst. 1 písm. a) jimi budou rodinné domy, které mají nejvýše dvě nadzemní a jedno podzemní podlaží, podkrovní nebo ustoupené podlaží. (Bytové domy tedy vždy budou stavbou ostatní, vyžadující jak projektovou dokumentaci pro povolení, tak i pro provádění stavby.)

**Rodinné domy (včetně jejich změn a případného výměnku) a stavby pro rodinnou rekreaci budou vyžadovat „autorizovanou“ projektovou dokumentaci pro povolení stavby a naopak nemají mít povinně zpracovanou projektovou dokumentaci pro provádění stavby. Tímto dochází k popření samotného smyslu nového stavebního zákona.** Dokumentace pro povolení stavby byla silně zjednodušena s odůvodněním, že má sloužit pouze stavebnímu úřadu a dotčeným orgánům pro povolení stavby, tedy k vyhodnocení, zda navržené parametry nejsou v rozporu s některým chráněným veřejným zájmem. Podrobnosti realizace stavby měly být řešeny až v následné dokumentaci pro provádění stavby, která proto měla být povinná. Požadavky na rozsah prováděcí dokumentace pro rodinné byly stanoveny samostatnou přílohou vyhlášky, která požadovala nižší podrobnost než u ostatních staveb!

**Pro připomenutí:** podle předchozí právní úpravy, tzv. starého stavebního zákona, sice nebyla projektová dokumentace pro provádění stavby povinná, právě protože dřívější dokumentace pro povolení stavby (stavební povolení, společné povolení) byla mnohem podrobnější a stavba podle ní de facto provedena být mohla.

To už se ale nedá říct u dnešní zjednodušené dokumentace pro povolení stavby. Vzhledem k tomu, že stavebník staví rodinný dům obvykle jednou za život a investuje do něj své celoživotní

úspory, není v jeho zájmu postupovat bez rozmyslu a bez přiměřeně podrobné projektové dokumentace s návrhem současných technicky, konstrukčně a provozně náročných staveb pro individuální bydlení či rekreaci. Bez dokumentace pro provádění stavby dochází ke kolizím profesí i instalaci zbytečných nebo předražených zařízení.

**Ostatně přiměřeně podrobná dokumentace je pro stavebníka jako laika důležitým nástrojem pro výběr zhotovitele stavby a následné domáhání se kvalitního provedení stavby za přiměřenou cenu.** Bez ní se stavebník musí spolehnout na poctivé úmysly a kvalitní ústní domluvu.

**Jde ve veřejném zájmu o ochranu spotřebitele a občanský zákoník.** S ohledem na současnou technickou, konstrukční a provozní náročnost jednoduchých staveb pro bydlení a rodinnou rekreaci ČKAIT rovněž dále navrhuje ponechat kolaudaci ve veškerých jejich případech, jak je tomu doposud; tedy nejen u novostaveb, ale rovněž u výměnku či změn dokončených staveb pro bydlení a rodinnou rekreaci v intencích jednoduchých staveb.

**ČKAIT proto doporučuje, aby zákon stanovil pro rodinné domy povinné zpracování projektové dokumentace pro provádění stavby stejně jako projektové dokumentace pro odstranění staveb. Případné požadavky na zjednodušení rozsahu těchto dokumentací by se měly řešit úpravou platné vyhlášky. Ostatně stejně každý stavebník si musí nechat zpracovat dokumentaci skutečného provedení stavby. Otázka tedy nezní zda, ale kdy si nechá vypracovat podrobnější dokumentaci stavby. Před zahájením stavby je to pro něj finančně rozhodně výhodnější. S ohledem na bezpečnost a zdraví budoucích uživatelů je vhodné i zachovat kolaudaci pro všechny jednoduché stavby.**

## IV. Stavební předpisy zůstávají roztržštěné! Vydávat je může každé krajské město. Z hlavních prováděcích vyhlášek se nově má stát nařízení vlády

**Nesystémové zmocnění vydávat stavební předpisy a vyhlášky se sice změnilo, ale nikoliv ve smyslu požadavků ČKAIT. Zjednodušení nenastalo! Prováděcí předpisy už nebudou připravovat jen ministerstva, ale i Úřad rozvoje území ČR (ÚRÚ). Stěžejní předpisy, např. o požadavcích na výstavbu nebo dokumentaci staveb, bude schvalovat vláda!**

Sněmovní tisk 67/0 ve stavebním zákoně § 333 odst. 3 původně zmocňoval Ministerstvo dopravy k vydání vyhlášky k provedení § 152 odst. 1 a § 158 odst. 5, kterou stanoví technické požadavky na stavby dálnic, silnic, místních komunikací a veřejně přístupných účelových komunikací, stavby drah a civilní letecké stavby a rozsah a obsah projektové dokumentace k těmto stavbám.

ČKAIT namítala, že se jedná o nesystémové řešení, neboť všechny prováděcí právní předpisy ke stavebnímu zákonu včetně technických požadavků na vodohospodářské stavby přechází na ÚRÚ, pouze vyhlášku pro dopravní stavby má vydávat Ministerstvo dopravy ČR. Logicky by měl všechny prováděcí právní předpisy ke stavebnímu zákonu vydávat a koordinovat ÚRÚ.

Nyní je v KPN uvedeno, že k provedení zmíněných § 152 odst. 1 a § 158 odst. 5 vydá vláda nařízení, které připravuje a předkládá vládě ÚRÚ ve spolupráci s dotčenými ministerstvy (§ 333 odst. 1). Ostatní předpisy mohou i nadále vydávat ministerstva a krajská města.

**Počet městských stavebních předpisů se podle poslaneckého tisku 67/0 zvyšuje o deset! KPN toto zachovává.**

Jedná se o zbytečnou komplikaci, která ztěžuje prefabrikaci a modulární výstavbu a zvyšuje roztržštěnost a nestabilitu právního prostředí. Navrhované ustanovení je v přímém rozporu s deklarovanou koncepcí stavebního zákona, kterou má být zjednodušení povolování staveb. KPN jako 13. novela NSZ vyžaduje ze strany úředníků i autorizovaných osob detailní znalost nejen jedné celostátní vyhlášky o požadavcích na výstavbu, která se i v případě městských stavebních předpisů aplikuje subsidiárně, tak i dalších 13 navrhovaných městských stavebních předpisů. To mimo jiné může činit problémy při zastupitelnosti oprávněných úředních osob.

**ČKAIT navrhuje nahradit navrhovaných 13 městských stavebních předpisů, což je mimochodem o deset více než dosud a dokonce o 12 více než bylo v době starého stavebního zákona, pouze jedním předpisem, ve kterém by byla povolena odlišná řešení podle potřeb větších aglomerací i menších obcí.** Stejný požadavek vnáší do svých investičních hodnocení Evropská investiční banka (pověřená přípravou dostupného bydlení v EU) a objevuje se v souvislosti s přípravou evropského nařízení o podpoře dostupného bydlení.

(Poznámka: Sdělení komise Evropskému parlamentu, Radě, Evropskému hospodářskému a sociálnímu výboru a Výboru regionů COM/2025/991 ze dne 16. 12. 2025, nazvaný jako Evropská strategie pro bytovou výstavbu: zvyšování konkurenceschopnosti a produktivity stavebního průmyslu, v bodě 3 je pozornost věnována inovacím a modernizaci stavebního trhu v návaznosti na průzkum Evropské investiční banky je uvedeno, že rozšiřování inovací (zejména výstavba mimo staveniště a modulární výstavba) je velmi obtížné z důvodů souběžné existence **27 vnírostatních stavebních předpisů**, které omezují škálovatelnost inovací. Současně absence harmonizovaných norem snižuje spolehlivost, zvyšuje riziko a vede k vyšším finančním nákladům výrobců a stavebníků.)

## V. Poslanci chtějí usnadnit odstranění cizí stavby bez souhlasu vlastníka, pokud by byl pro stavební pozemek splněn účel vyvlastnění

Velmi znepokojivým se může stát ve stavebním zákoně nově upravený § 248 odst. 2, podle jehož druhé věty má platit: „*pokud je pro realizaci záměru, pro který je stanoven účel vyvlastnění v zákoně, třeba odstranění cizí stavby, může žádost o povolení odstranění takové stavby podat i stavebník stavby, pro kterou je stanoven účel vyvlastnění v zákoně; souhlas vlastníka odstraňované stavby se nevyžaduje.*“

Byť důvodová zpráva k navrhované novele výslovně uvádí, že pro uskutečnění takovéto stavby nebude možné odejmout či omezit vlastnické právo nebo práva odpovídajícího věcnému břemenu k pozemku, možné budoucí změny právní úpravy v tomto ohledu nemůže nikdo vyloučit. Pak by bylo velmi alarmující nové ustanovení o možnosti stavebníka odstranit cizí stavbu bez souhlasu jejího vlastníka, pokud je pro daný záměr dán účel vyvlastnění. Toto ustanovení bude každopádně kontroverzní už teď pro případy, kde je v současné době skutečně účel vyvlastnění zákony dán, neboť se jedná o výrazný zásah do vlastnického práva třetí osoby, jehož ochrana je dána samotnými ústavními zákony.

**ČKAIT doporučuje vypustit ze stavebního zákona nové úpravy § 248 odst. 2. Jedná se o výrazný zásah do vlastnického práva chráněného ústavou a ohrožuje i autorizované osoby, pokud by v takovém případě vypracovali projektovou dokumentaci pro odstranění stavby.**

## VI. Předkladatelé zákona navrhují, aby se stavební úřad vůbec nezabýval technickými požadavky na stavby, přitom má povolovat výjimky z těchto pravidel

KPN nově vylučuje, aby se stavební úřad při poskytnutí předběžné informace stavebníkovi vyjadřoval k technickým požadavkům na stavby, resp. možnosti jejich neuplatnění, ale rovněž aby se jimi zabýval při posuzování záměru. Za jejich splnění v dokumentaci pro povolení má explicitně odpovídat projektant nebo osoba uvedená v § 156 odst. 2.

Nová úprava navrhuje změnit stávající SZ § 174 odst. 2 písm. e), který dosud zněl takto: „stavební úřad poskytne tomu, kdo požádá, v rámci své působnosti do 30 dnů od podání žádosti předběžnou informaci mj. o výkladu a použití nebo nepoužití požadavků na vymezení pozemků a požadavků na umístování staveb podle § 137 nebo o možnosti udělení výjimek podle § 138 odst. 1.“

Postup, jakým způsobem stavební úřad posuzuje stavební zámeř, mění KPN v § 193 odst. 1). Podle navrhovaného písm. c) tohoto odstavce „stavební úřad posuzuje, zda je zámeř v souladu s požadavky tohoto zákona a jeho prováděcích předpisů, s výjimkou technických požadavků na stavby, za jejichž splnění v dokumentaci pro povolení zámeřu odpovídá projektant nebo osoba uvedená v § 156 odst. 2.“

**Projektant je při projektové činnosti samozřejmě povinen respektovat požadavky na stavby a projektovou dokumentaci zpracovat v souladu s právními předpisy.** Autorizované osoby jsou nositeli rozsáhlé soukromoprávní, veřejnoprávní a rovněž i disciplinární odpovědnosti, která je pokryta příslušnými zákony.

**Stavební úřad by se jako orgán veřejné moci měl při posouzení zámeřu obecně zabývat souladem zámeřu se stavebním zákonem i jeho prováděcími předpisy v plném rozsahu.**

To je primární podmínkou, aby mohl řádně posoudit ochranu veřejných zájmů a dotčení práv třetích osob při povolení zámeřu, což by při absenci možnosti vyjádřit se k technickým požadavkům na stavby de facto nebylo možné. Takto by mohlo dojít ke krácení práv třetích osob, neboť pokud by účastníci podali včasné a důvodné námitky směřující proti technickým požadavkům projednávaného zámeřu, stavební úřad by je při povolení zámeřu ani nemohl posoudit, což by mohlo vést k další zátěži soudů.

**Navíc stavební úřad je na základě žádosti stavebníka oprávněn rozhodovat o výjimce z požadavků na výstavbu, tedy i z technických požadavků, v rámci řízení o povolení zámeřu podle § 228.** To dokládá i § 95 vyhlášky č. 146/2024 Sb., o požadavcích na výstavbu, podle něhož může stavebník požádat stavební úřad i o výjimku z technických požadavků na stavby. Tato vyhláška má být sice zrušena, ale v přechodném období, než bude účinné nové nařízení vlády, se každopádně ještě používat bude. Pak by tedy nedávalo smysl a bylo vnitřně rozporné, aby stavební úřad v tom stejném řízení posuzoval možnost udělení výjimky z technických požadavků na stavby, ale vlastní technické požadavky na stavby již ne.

**ČKAIT požaduje, aby se stavební úřad technickými požadavky na stavby i nadále zabýval, samozřejmě jen v rozsahu, který odpovídá dohledu na ochranu veřejných zájmů. Pokud účastníci v budoucnu podají námitky k technickým požadavkům, stavební úřad by je nemohl posoudit. To by znamenalo nejen krácení práv třetích osob, ale i neúměrné zatížení soudů.**

## VII. Předkladatelé zákona navrhují, aby projektant nebyl informován o zahájení řízení, vydání povolení či o závěrečné kontrolní prohlídce u kolaudace staveb

**KPN ruší ustanovení stavebního zákona, která upravují informování hlavního projektanta o určitých procesních postupech a úkonech stavebního úřadu.**

KPN SZ navrhuje následující změny:

- § 188 odst. 1 již nemusí být projektant stavebním úřadem vyzooměn o zahájení řízení;
- § 197 odst. 3 nepočítá s tím, že by byl projektant vyzooměn o vydání povolení;
- § 234 odst. 1 ruší znění, podle něhož měl stavební úřad vyzoomět projektanta o konání závěrečné kontrolní prohlídky při kolaudaci staveb.

Projektant jakožto autorizovaná osoba je nositelem rozsáhlé soukromoprávní, veřejnoprávní a rovněž i disciplinární odpovědnosti. Pokud by však nezastupoval stavebníka v řízení o povolení zámeřu na základě plné moci, nemusí se takto ani dozvědět, že povolení zámeřu bylo stavebním úřadem vydáno, případně že stavba již byla zrealizována a probíhá její kolaudace, jestliže mu to stavebník sám nesdělí, což obecně není jeho povinností. Nemá tedy pak ani šanci vyjádřit se k případným nesrovnalostem, k nimž by mohlo při realizaci stavby oproti projektové dokumentaci dojít, neboť stavební zákon nezná až na pár výjimek ani institut povinného dozoru projektanta.

To vše je vysoce nevyvážené vzhledem k jeho značné odpovědnosti, která v rovině trestněprávní může být de facto doživotní. V případě vážné havárie stavby s následkem smrti či poškození zdraví musí projektant prokázat, že zavinění nebylo na jeho straně a že havárie nebyla způsobena chybou v jeho projektové dokumentaci.

**ČKAIT proto požaduje zachovat v tomto ohledu právní úpravu dle tisku 67/0, která s procesním informováním projektanta o určitých stavebních úkonech počítá.**

## VIII. Další posílení role autorizovaných inspektorů představuje v navržené podobě silně protisystémové opatření

**KPN také výrazně rozšiřuje pravomoc autorizovaných inspektorů při řízení o užívání staveb (kolaudační řízení, předčasné užívání stavby, zkušební provoz, řízení o změně v užívání stavby) a povolení odstranění stavby.**

Konkrétně se jedná nejen o ustanovení § 230 odst. 1 věta druhá, ale nově rovněž o § 236 odst. 1, § 237 odst. 2, § 241 odst. 1 a § 247 odst. 1 věta druhá.

Novela zavádí využití autorizovaného inspektora pro řízení o užívání a povolení odstranění stavby. Je možné, že tento postup ve svém důsledku odbřemení stavební úřady, je ale otázkou, zda se skutečně jedná o jedinou možnost, jak lze tato řízení ulehčit a zajistit tak řádnou ochranu veřejných zájmů.

Navrhované znění však není zcela koncepční, není vyjasněno postavení autorizovaného inspektora při těchto řízeních ani jeho pravomoci a odpovědnost při této činnosti. Navíc ve vztahu ke stavebníkovi by činnost autorizovaného inspektora při kolaudaci stavby byla vymezena soukromoprávním ujednáním, což může být z hlediska řádné ochrany veřejných zájmů ve svém důsledku i problematické.

**ČKAIT doporučuje ponechání dosud platného znění NSZ, které umožňuje autorizovanému inspektorovi zpracovat podklady pro kolaudaci, jejichž správnost při jednoznačně upraveném řízení o užívání následně překontroluje stavební úřad při vydání výsledného kolaudačního rozhodnutí. A současné ponechání i ostatních zmíněných řízení plně v kompetenci stavebního úřadu.**

## IX. Předkladatelé zákona navrhuji, aby novela, jejíž paragrafově znění téměř nikdo nezná, začala platit v podstatě okamžitě bez přechodného období i pro dříve zahájená řízení

**Navrhovaná novela ve znění KPN uvádí, že účinnost celého zákona (tedy jak stavebního, tak i příslušných změnových zákonů) má nastat k 1. červenci 2026 (či 1. srpnu nebo 1. září), a to i pro nedokončené řízení a postupy. Odloženou účinnost mají mít pouze organizační a integrační změny ve veřejné správě.**

Podle důvodové zprávy je tomu tak údajně proto, že naprostá většina změn není nezbytně spojena s organizační reformou (vznik státní stavební správy a s tím spojená integrace dotčených orgánů), ale přináší řadu benefitů již dosavadním stavebním úřadům, účastníkům a veřejnosti, a proto je žádoucí, aby změny platily co nejdříve.

Opak ale bude pravdou. Novela je připravována neuvěřitelně rychlým tempem, neustále se proměňuje, takže stavební úřady, účastníci, autorizované osoby ani veřejnost de facto nemají šanci se s ní podrobněji seznámit a připravit se na ni. Množství změn je obrovské a stěží se v nich vyznají i odborníci. Bylo by více vhodné dát všem čas se na novou úpravu nachystat a stanovit přechodné období (ideálně do vzniku státní stavební správy), kdy se bude i nadále postupovat podle dosavadních ustanovení zákonů. Jinak bude opět hrozit chaos a kolaps, s tím související zastavení již rozjetých zakázek a jejich zbytečné prodloužení. V této podobě bude novela přinášet hlavní benefit těm, kterým se podařilo do ní vložit svoje s nikým neprojednané paragrafy. Ty zcela jistě nebudou ve veřejném zájmu, ohrožují většinu občanů a představují proto velké politické riziko nejen pro opoziční, ale i pro samotné předkladatele novely zákona.

**ČKAIT doporučuje, aby přechodné období bylo dostatečně dlouhé a účinnost zákona byla odložena do odstranění vzniklých nedostatků, ideálně i do vydání všech prováděcích předpisů a po úplném spuštění digitalizace.**

## X. Doplnění změnových zákonů o prodloužení přechodného období pro uplatnění změny toho, kdo smí zpracovávat požární bezpečnostní řešení staveb

**ČKAIT rovněž požaduje doplnění požadavku do § 40 odst. 3 zákona o požární ochraně, podle něhož by ke zpracování požárně bezpečnostního řešení pro stavbu kategorie I byla dále oprávněna i osoba, která je autorizovaná pro obor pozemní stavby podle zvláštního právního předpisu (autorizační zákon) a které k tomuto současně byla udělena specializace v rámci tohoto oboru podle tohoto zvláštního právního předpisu.**

Tento požadavek byl sice akceptován ve verzi KPN z března, avšak v následné verzi, která byla předložena k projednání výborům PSP ČR na konci dubna, již není. Přitom se jedná o praktický požadavek. Od 1. ledna 2026 je totiž podle současného znění zákona o požární ochraně oprávněn zpracovávat požárně bezpečnostní řešení pro stavbu kategorie I a II pouze autorizovaný inženýr nebo autorizovaný technik v oboru požární bezpečnost staveb.

Pro dokreslení situace je nutné uvést, že obor IH00, TH00 (požární bezpečnost staveb) v současnosti zahrnuje cca 500 autorizovaných osob. V oboru IP00 (pozemní stavby) je v současnosti autorizováno přibližně 2 000 autorizovaných inženýrů, kteří byli do konce roku 2025 na základě přechodného ustanovení oprávněni zpracovávat požárně bezpečnostní řešení pro menší stavby, jako jsou např. rodinné domy, garáže apod., příslušející oboru jejich autorizace v rámci jimi zpracovávané dokumentace. V naprosté většině případů se uvedené dotýkalo staveb kategorie I z hlediska požární bezpečnosti a ochrany obyvatelstva.

**Požadavek ČKAIT řeší komplikace při přípravě a povolování staveb, které vznikly kvůli nedostatečným přechodným obdobím pro nově stanovené povinnosti v oblasti navrhování požární bezpečnosti staveb. Je třeba umožnit zpracování požárně bezpečnostního řešení staveb kategorie I nejen osobám s autorizací v oboru požární bezpečnost staveb, ale po určité období i osobám s autorizací v oboru pozemní stavby, které musí nově v souladu s § 6 autorizačního zákona složit zkoušku a získat specializaci pro požární bezpečnost staveb (označení IP01).**



*Měl jste špatný formát PDF v podané projektové dokumentaci. Vydané stavební povolení neplatí. Doma si zbouráte...*

## Digitalizace stavebního řízení přinesla nečekaná rizika při kontrole dokumentace

Tento článek popisuje praktické zkušenosti z projektové praxe hlavního inženýra projektu. Formální vady elektronických výstupů se v posledních letech staly významným rizikem pro průběh stavebních řízení. Autor na konkrétních případech z praxe ukazuje, jak mohou zdánlivě drobné formální chyby v PDF formátu projektové dokumentace způsobit přerušení řízení, vrácení dokumentace či dokonce zneplatnění již vydaného stavebního povolení. Současně představuje nový přístup k systematické kontrole digitálních dokumentů ještě před jejich podáním.



**Ing. Martin Ciešlar**

autorizovaný inženýr ČKAIT v oboru pozemní stavby, hlavní inženýr a koordinátor přístavby ekonomické fakulty TU Ostrava oceněné Grand Prix Stavby Moravskoslezského kraje (titulní strana Z+i 2/2026)

Přechod na povinné digitální podávání projektové dokumentace prostřednictvím portálu stavebníka přinesl do projektové praxe novou úroveň administrativní zátěže a odpovědnosti. Formální správnost elektronických dokumentů se stala nezbytnou podmínkou projednatelnosti projektové dokumentace. I drobné, dříve zanedbatelné a snadno odstranitelné formální nedostatky, se staly zásadní překážkou pro úspěšné projednání žádosti o povolení stavby.

### Formální vada projektové dokumentace = zneplatnění již vydaného stavebního povolení

Digitalizace stavebního řízení zásadně změnila způsob odevzdávání projektové dokumentace. Zatímco v minulosti byly případné formální nedostatky často řešeny operativně během řízení, digitální prostředí je v tomto směru výrazně přísnější.

Portál stavebníka neumožňuje po odeslání dokumentace provádět operativní úpravy jednotlivých souborů. Jakákoliv chyba ve formátu dokumentu, podpisu nebo časovém razítku tak může vést k vrácení dokumentace, přerušení řízení nebo dokonce zneplatnění již vydaného stavebního povolení.

Z praxe znám případ, kdy dokumentace úspěšně prošla portálem stavebníka a stavební úřad vydal stavební povolení. Následně však třetí strana napadla řízení s odvoláním, že dokumentace nesplňovala zákonem předepsané požadavky na digitální formát. Výsledkem bylo zrušení vydaného stavebního povolení jako neplatného, obnova veškerých stanovisek dotčených orgánů a opakování celého řízení od začátku. Formální vada digitálního dokumentu tak může mít závažné právní důsledky – včetně zneplatnění již vydaného povolení.

### Praxe hlavního inženýra projektu, workflow projektové dokumentace a limity ruční kontroly

V projektové praxi hlavního inženýra projektu vzniká projektová dokumentace jako soubor dílčích částí od mnoha subdodavatelů. Každý z nich používá vlastní pracovní postupy, software

a exportní nástroje. Při přebírání projektové dokumentace tak vzniká zásadní problém, kdy kromě technické správnosti projektového řešení je nutné ověřit také formální správnost digitálních souborů.

V praxi je nutné kontrolovat zejména:

- shodu s formátem PDF/A-3,
- přítomnost a platnost elektronického podpisu,
- správnost autorizačního razítka,
- časové razítko a certifikační autoritu,
- technické vlastnosti dokumentu (úroveň zamčení PDF dokumentu).

U větších projektů se může jednat o stovky souborů. Ruční kontrola každého dokumentu je proto velmi časově náročná a současně nese riziko přehlédnutí formální chyby. Situaci navíc komplikuje dynamika projektů. Dokumentace se průběžně vyvíjí a každá změna znamená nutnost znovu ověřit celý soubor dokumentace před jejím podáním.

## Dopady formálních chyb na průběh řízení podle zkušeností z praxe způsobují velké problémy

**V projektové praxi se stále častěji objevují situace, kdy je projektová dokumentace vrácena nikoliv z důvodu technické chyby, ale pro formální nedostatky digitálních dokumentů.** V jednom z projektů došlo po vydání rozhodnutí stavebního úřadu k odvolání účastníka řízení s námitkou, že projektová dokumentace nebyla předložena v předepsaném formátu PDF/A-3. Po přezkoumání dokumentace musel stavební úřad řízení zastavit a dokumentaci znovu přijmout a projednat. Výsledkem bylo procesní zdržení stavebníka a nutnost opakovaného projednání dokumentace.

**Další častý problém představují zamčené PDF soubory.** Mnozí projektanti považují zamčení dokumentu proti úpravám za správný postup. Avšak systém portálu stavebníka od 20. října 2025, kdy byla Ministerstvem pro místní rozvoj vydána metodika verifikátoru elektronických podpisů, takové soubory vyhodnocuje jako technicky nevyhovující. Z této metodiky totiž vyplývá, že dokumenty musí být odemčeny, aby s nimi mohl úřad dále pracovat například při potvrzování nebo elektronickém podepisování.

**V minulosti se objevovaly také případy nesprávně vytvořených nebo neplatných časových razítek.** Tyto problémy se v projektové praxi objevují i nadále, protože odborná veřejnost se s digitálními procesy stále učí pracovat a často postupuje metodou „průzkumu bojem“. Časové razítko musí být vydáno certifikovanou autoritou – v ČR je nejrozšířenější službou PostSignum od České pošty.



Správný postup při používání časových razítek je podrobně popsán v návodu ČKAIT k elektronickému autorizačnímu razítku.

## Hasiči uvádí ve stanovisku přesný čas časového razítka dokumentace. Jakákoliv i formální úprava dokumentace znamená nové časové razítko, a tedy zneplatnění stanoviska

Digitalizace dokumentace má dopad také na proces vyjadřování dotčených orgánů. Například Hasičský záchranný sbor (HZS) ve svých stanoviscích často uvádí přesné datum a čas časového razítka dokumentace, ke které se vyjadřuje. Jakákoliv následná úprava dokumentace – byť pouze formální – vede k vytvoření nového časového razítka a tím i k formálnímu zneplatnění předchozího stanoviska. V praxi tak může i drobná formální úprava dokumentace znamenat nutnost opakovaného projednání dokumentace s dotčenými orgány. Mechanismus je přímočarý: HZS ve svém stanovisku explicitně odkazuje na přesný datum a čas časového razítka, kterým byla dokumentace opatřena. Pokud dojde k jakékoli změně – byť čistě formální – vznikne nové časové razítko s jiným časovým údajem. HZS v takovém případě legitimně namítá, že se vyjadřoval k jiné verzi dokumentace, a požaduje nové předložení. Opakované vyjádření přitom nelze vyřídít jinak než znovu přes portál stavebníka. Časové razítko tedy dokumentaci jednoznačně uzavírá a jakákoli následná změna, bez ohledu na její věcný obsah, spouští celý proces od začátku.

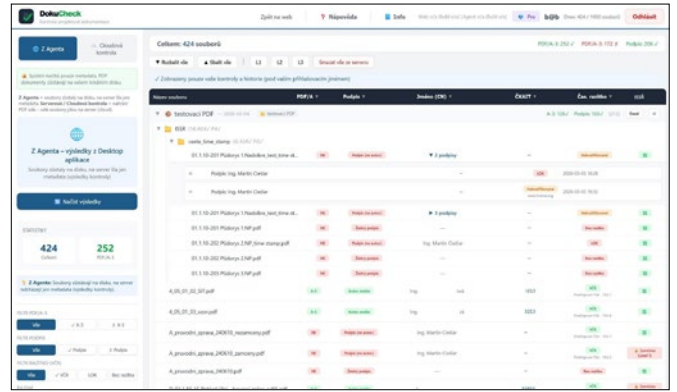
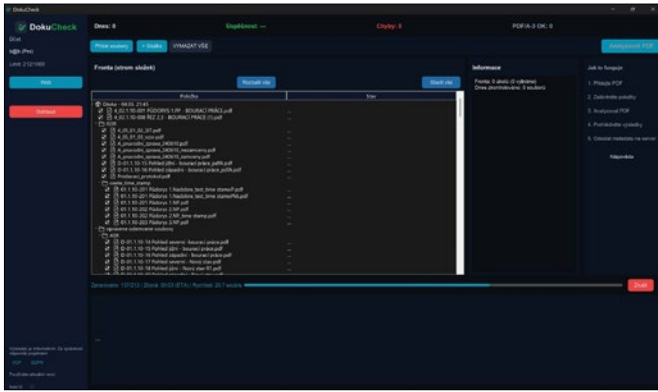
## Stavební úřady nově používají automatizované nástroje kontroly

Stavební úřady a dotčené orgány dnes využívají nástroje pro automatizovanou kontrolu digitálních dokumentů. Tyto systémy dokáží odhalit technické nedostatky, které dříve mohly zůstat bez povšimnutí.

Výsledkem je situace, kdy dokumenty, které v minulosti prošly bez problémů, dnes již nejsou akceptovány. To způsobuje určitou nejistotu v projektové praxi, protože projektanti často nemají k dispozici stejné kontrolní nástroje jako veřejná správa. Portál stavebníka byl spuštěn s nabytím účinnosti nového stavebního zákona a jeho kontrolní funkcionality se rozvíjela postupně. Nástroje pro automatizovanou verifikaci dokumentů si jednotlivé úřady pořizovaly jako externí aplikace – tyto nástroje nejsou součástí portálu a nejsou veřejně dostupné. Projektanti se tak dozvídali o výsledku kontroly zpravidla až zpětně, ve formě soupisu chyb od úřadu, bez bližšího návodu, jak zjištěné nedostatky odstranit.

## Inženýři si sami navrhli způsob systematické kontroly dokumentace

Na základě těchto zkušeností jsme v naší kanceláři přistoupili k systematizaci kontroly dokumentace. Potřeba nevznikla jednorázově – problémy přicházely postupně, různě od subdodavatelů, vždy s trochu jiným typem chyby. Každý dílčí problém (formát PDF/A, podpis, razítko, časové razítko, úroveň zamčení) šel sám o sobě vyřešit dostupnými nástroji, které jsou součástí každé projektové kanceláře. Tyto nástroje jsou však primárně určeny k vytváření dokumentů – funkce pro ověření



konkrétního parametru bývá hluboko vnořena a vyžaduje opakované ruční procházení nabídek. Pokud chcete před podáním zkontrolovat všech pět či šest sledovaných parametrů, musíte postupně otevřít pět či šest různých aplikací. Nástroj, který by sloužil čistě ke kontrole – nikoliv k editaci ani vytváření – na trhu jednoduše neexistoval.

Z této potřeby jsme si v naší kanceláři vytvořili vlastní nástroj **DokuCheck** ([www.dokucheck.cz](http://www.dokucheck.cz)), určený výhradně ke kontrole – bez funkcí editace, podepisování ani vytváření dokumentů. Na trhu existují nástroje, které některé z těchto kontrol umožňují, jsou však primárně určeny k jiným účelům a ověření každého parametru zvláště je časově náročné. Nástroj, který by hromadně a rychle zkontroloval všechny sledované parametry najednou, dostupný nebyl.

### Jak systematická kontrola funguje v praxi

Praktický postup kontroly před podáním dokumentace je přímočarý: projektant nebo HIP načte celou složku s PDF soubory do nástroje, který v řádu sekund projde každý soubor a vyhodnotí jeho stav v těchto parametrech: shoda s formátem PDF/A-3, přítomnost a platnost elektronického podpisu, správnost autorizačního razítka, platnost časového razítka a certifikační autorita, a úroveň zamčení dokumentu. Výsledkem je přehledný seznam s barevným rozlišením stavu každého souboru – projektant okamžitě vidí, které dokumenty jsou v pořádku a které vykazují formální vady vyžadující nápravu před podáním.

### Otevřené a uzavřené PDF = častý omyl v praxi

V projektové praxi se stále objevuje záměna mezi pojmy „uzavřený“ a „zamčený“ PDF dokument.

- **Zamčený PDF** (protection against editing) znamená, že dokument je technicky zabezpečen heslem nebo omezením úprav – úřad s ním nemůže dále pracovat, například při elektronickém potvrzování nebo připojování vlastního podpisu. Takový soubor portál stavebníka odmítne jako technicky nevyhovující.
- **Odemčený PDF** naopak neznamená, že by kdokoli mohl dokument libovolně měnit – jeho integritu zajišťuje elektronický podpis a časové razítko. Pokud by byl dokument po podepsání jakkoliv upraven, podpis se automaticky zneplatní. Zamčení tedy není nutné ani žádoucí.

Nástroj **DokuCheck** je dostupný ve dvou režimech: jako desktopová aplikace pro lokální použití v kanceláři a jako webové rozhraní. V lokálním režimu jsou na kontrolní server odesílána pouze metadata dokumentu (informace o formátu, podpisu a razítku) – žádná projektová data neopouštějí prostředí kanceláře. Kontrola celé složky projektové dokumentace, která by ručním procházením zabrala desítky minut, proběhne v řádu sekund.

Systematická kontrola dokumentace pro stavební povolení přinesla několik významných efektů:

- vyšší jistotu formální správnosti dokumentace před podáním,
- možnost opakované kontroly při každé expedici dokumentace,
- zapojení subdodavatelů do procesu kontroly jejich vlastních výstupů,
- výrazné snížení administrativní zátěže projektového týmu.

### Budoucnost digitální projektové praxe: systematická kontrola dokumentace před podáním bude nezbytnou součástí řízení projektů

Digitalizace stavebního řízení přináší projektantům nové typy odpovědnosti. Vedle odborné správnosti projektového řešení je nutné věnovat zvýšenou pozornost také technické správnosti digitálních dokumentů. Zkušenosti z praxe ukazují, že mnoho problémů vzniká nikoliv z neznalosti právních předpisů, ale z rozdílné úrovně zkušeností jednotlivých účastníků projektového procesu s digitální dokumentací. Řada projektantů, subdodavatelů i menších projektových kanceláří se s požadavky na digitální formáty, elektronické podpisy a časová razítka teprve postupně seznamuje. Nelze proto předpokládat, že uvedené problémy z praxe v krátké době vymizí. Naopak lze očekávat, že s rostoucím počtem digitálně podávaných projektů se budou podobné situace opakovat i v dalších zakázkách. Každý nový projekt přináší novou kombinaci subdodavatelů, pracovních postupů a exportních nástrojů, což zvyšuje riziko formálních nedostatků v digitálních výstupech. Systematická kontrola dokumentace před jejím podáním se proto stává trvalou součástí zpracování projektové dokumentace, nikoliv pouze dočasným řešením přechodného období digitalizace.



## Cyklus tří prázdninových webinářů o využití umělé inteligence ve stavebnictví

Jaké činnosti stavebního inženýra a technika lze již dnes s pomocí umělé inteligence (AI) smyslně podporovat? S jakými limity je třeba počítat? Přednášejícími jsou Ing. Tomáš Dokoupil a Ing. Ondřej Rozinek, Ph.D., vědci AI z Fakulty informačních technologií ČVUT v Praze a spolujitelé firmy, která implementuje umělou inteligenci do byznysu. V rámci tří navazujících webinářů budou sdílet reálné zkušenosti s využíváním AI a vysvětlí, proč je stále důležité, aby člověk ověřoval její výstupy. Webináře organizuje oblast ČKAIT Pardubický kraj.



**Ing. Radim Loukota**

místopředseda představenstva ČKAIT,  
předseda oblasti ČKAIT Pardubický kraj

### Úvod do AI a dostupné obecné nástroje pro stavebnictví

**9. července 2026 – webinář**

Cílem je, aby účastníci získali přehled o tom, co od současných AI systémů mohou a nemohou očekávat, a kde je mohou využít v projektování, realizaci staveb, technickém dozoru stavebníka, dozoru projektanta i při provozování staveb. Účastníci porozumí základním principům fungování LLM a generativní AI, seznámí se s hlavními nástroji dostupnými na trhu (ChatGPT, Claude, Gemini, Microsoft Copilot, Google AI Studio, NotebookLM) a získají orientaci v tom, které činnosti ve stavebnictví lze již dnes AI nástroji efektivně podporovat – od projektování až po provoz staveb. Klíčové výstupy: usnadnit orientaci v trhu AI nástrojů, získat schopnost vybrat vhodný nástroj pro konkrétní úlohu, porozumět bezpečnostním a licenčním aspektům nasazení AI ve firemním prostředí.

### AI v právních předpisech a technické dokumentaci

**16. července 2026 – webinář**

AI přináší stavebním inženýrům největší úsporu času zejména při vyhledávání v právních a technických předpisech a při zpracování projektové dokumentace. Ukážeme si konkrétní pracovní postupy pro práci s výkresy v PDF i s vícejazyčnou dokumentací.

### BIM, projektování a vlastní AI boti

**23. července 2026 – webinář**

Závěrečný blok cyklu propojí poznatky z předchozích dnů s pokročilejšími tématy. Ukážeme si práci s BIM modely v otevřeném formátu IFC, představíme si specializované BIM AI platformy na příkladu RMind BIM (multimodální, multimodelové a multiagentické AI jádro pro BIM) a ukážeme způsoby, jak si firma může vycvičit vlastního AI asistenta nad svým archívem projektů, norem a interních metodik.



Domov pro seniory Tmaň (interiér na fotkách vpravo) je příkladem kvalitního a udržitelného návrhu. Chráněné bydlení pro seniory je zapojeno do každodenního dění v obci (více strana 34)

## Seniorské bydlení. Demografická rozbuška a stavební boom v sociálních službách

Proč musí odborníci promluvit do dotačních podmínek? ČR stojí na prahu demografických změn, která budou mít zásadní dopady na sociální i stavební sektor. Analýzy a prognózy Ministerstva práce a sociálních věcí, Ústavu zdravotnických informací a statistiky ČR jasně ukazují, že do roku 2050 se počet seniorů starších 65 let přehoupne přes 3 miliony, což vyvolá obrovský tlak na kapacity sociálních a zdravotních zařízení. Tato situace představuje pro stavební odborníky a projektanty velkou příležitost, ale zároveň i značné riziko. Pokud nebudou dotační podmínky a technická zadání definována ve spolupráci s experty a normovými požadavky, hrozí vznik defektních projektů a neefektivní vynaložení miliardových částek.



### Ing. František Vlach, Ph.D.

autorizovaný inženýr v oboru pozemní stavby, Vysoké učení technické v Brně, Fakulta stavební



### Ing. Martin Deutsch, Ph.D.

autorizovaný inženýr v oboru pozemní stavby, zkušební komisař a předseda zkušební komise ČKAIT oboru pozemní stavby



### Ing. Mgr. Václav Petráš, Ph.D., MSc.

autorizovaný inženýr v oborech požární bezpečnost staveb a pozemní stavby, garant oboru pozemní stavby v autorizační radě ČKAIT, soudní znalec pro stavebnictví



### Ing. Lukáš Daněk, Ph.D.

autorizovaný inženýr v oboru pozemní stavby, předseda aktivu ČKAIT pozemních staveb, Vysoké učení technické v Brně, Fakulta stavební

Demografie už není kulisa, ale investiční vstup. Co říkají data? ČR vstupuje do období, kdy se demografická prognóza přestává jevit jako vzdálená statistika a začíná fungovat jako přímé zadání pro územní plánování, investiční politiku, projektování i stavební realizaci. Ke konci roku 2024 žilo v ČR 2,26 milionu obyvatel ve věku 65+, tedy necelých 21 % populace; do poloviny století by měl jejich podíl vzrůst na 29 %. To není jen sociální problém. Je to budoucí stavební program s významnými provozními, energetickými a technickými důsledky. Samotný procentuální nárůst počtu osob vyššího věku v populaci nepopisuje dopad na stavebnictví přímo. Část potřebných kapacit

může obhospodařit domácí či terénní péče. Konkrétně hovoří data Ústavu zdravotnických informací a statistiky ČR (ÚZIS ČR), na kterých můžeme ilustrovat potřebu počtu lůžek v obytných zařízeních v jednotlivých krajích k roku 2040. Jde o typ lůžek určených pro pacienty, jejichž stav již nevyžaduje akutní nemocniční péči (operace, intenzivní léčba), ale stále potřebují stálý lékařský dohled a odbornou ošetrovatelskou péči (např. po těžkých cévních mozkových příhodách, s chronickými ranami nebo v terminálním stádiu nemoci).

#### Potřebné navýšení počtu zdravotních lůžek dlouhodobé ošetrovatelské péče mimo nemocnice v krajích k roku 2040

Hlavní město Praha	566
Středočeský kraj	1 500
Jihočeský kraj	516
Plzeňský kraj	537
Karlovarský kraj	376
Ústecký kraj	847
Liberecký kraj	362
Královéhradecký kraj	540
Pardubický kraj	510
Kraj Vysočina	562
Jihomoravský kraj	1 007
Olomoucký kraj	575
Zlínský kraj	491
Moravskoslezský kraj	1 116
Celkem	9 505

Zdroj: ÚZIS ČR

Vedle zdravotních lůžek je vhodné zaměřit pozornost i na místa v domovech pro seniory a domovech se zvláštním režimem. Jde o „bydlení s pomocí“. Klient nepotřebuje každodenní zásah lékaře, ale potřebuje pomoc při oblékání, hygieně, stravování a sociální kontakt. Jde o řešení situace, kdy rodina už není schopna zajistit péči v domácím prostředí. Podle prediktivních modelů by bylo do roku 2035 potřeba postavit přibližně 34,7 tisíc nových pobytových lůžek.

Odborníci však upozorňují, že realizace takového objemu výstavby je nereálná a personálně nezajistitelná, protože na českém trhu práce bude v následujících deseti letech chybět až 400 000 lidí. Na tuto krizovou situaci plánuje Ministerstvo práce a sociálních věcí (MPSV) reagovat novelou zákona o sociálních službách. Bývalý ministr Marian Jurečka navrhoval, aby stát výrazně podporoval terénní péči a rodinné pečující. I přes snahu o posílení domácí péče (Akční plán pro deinstytucionalizaci sociálních služeb v ČR) se však masivní výstavbě nových ubytovacích kapacit nevyhne.

Současný ministr Aleš Juchelka očekává, že v nadcházejícím dotačním období 2028–2034 bude čerpání peněz z evropských fondů nastaveno tak, aby mířilo primárně na stavbu nových kapacit pro osoby vyžadující péči, tedy lidově řečeno „do železa a betonu“. V praxi však bude třeba podporovat oba směry. Jednak roste potřeba pobytových, ambulantních i terénních služeb; jednak poroste tlak na investice do objektů, které budou muset být současně provozně funkční, energeticky úsporné, bezpečné, hygienicky stabilní a dlouhodobě udržitelné.

## Finanční limity a potřeba efektivity

Chystaný stavební boom narazí na finanční limity státu. Financování sociálních služeb dnes tvoří zhruba 1 % HDP, avšak v blízké budoucnosti bude muset vzrůst na 2 až 2,5 % HDP. Jelikož zavedení nového povinného pojištění dlouhodobé péče může být velmi náročné, bude nutné financování investic a provozu rozložit mezi stát, kraje, obce a případně uvažovat i o vyšší spoluúčasti samotných klientů.

O to důležitější je, aby každá koruna vložená do výstavby byla využita efektivně a smysluplně. Právě zde vzniká prostor pro stavební odborníky, projektanty, energetické specialisty i specialisty na měření průvzdušnosti obálky budovy: bez jejich včasného zapojení hrozí, že budoucí dotační výzvy povedou k formálně způsobilým, ale technicky konfliktním projektům.

V červenci 2025 předložila Evropská komise návrh nového dlouhodobého rozpočtu EU na období 2028–2034. Klíčový signál spočívá v tom, že podpora soudržnosti má být realizována přes národní a regionální partnerské plány a má být více zacílená na místní potřeby. Evropská komise sama uvádí, že nový rozpočet má být „tailored to local needs“ a že podpora soudržnosti má stát na těchto partnerstvích. Evropský parlament navíc ve studii z ledna 2026 výslovně doporučuje posilovat roli regionů při cílení investic do základních služeb v územích zasažených demografickým poklesem a stárnutím. To je přesně prostor, kde má mít hlas i technická sféra.



## Střet sociálních, kapacitních a technických standardů = rizikové projekty

V českém prostředí se stále příliš často oddělují sociální cíle, energetické cíle a stavebně-fyzikální realita. Přitom právě v zařízeních sociálních služeb vznikají mimořádně citlivé provozní režimy: vyšší požadavky na tepelný komfort, hygienu vnitřního prostředí, stabilitu větrání, provozní spolehlivost, akustiku, požární bezpečnost i nízké provozní náklady.

Dotační podpora výstavby a modernizace dnes narazí na úskalí přísných provozních standardů. Ty podporuje Asociace poskytovatelů sociálních služeb ČR (APSS ČR) a vyzývá k rušení tří a vícelůžkových pokojů. Což má ve vztahu k výše popsané prognóze zdánlivě paradoxní dopady. Objekty procházející modernizací mají a budou mít nižší počet lůžek. Tyto požadavky jsou pochopitelné a jsou jedním z indikátorů potřeby nových investic v souladu s materiálně-technickým standardem MPSV a s právem na nezávislý život; dokument zároveň uvádí podporu dostupnosti služeb pro seniory a rozvoj kapacit infrastruktury komunitních sociálních služeb.

Tedy i na národní implementační úrovni je zřejmé, že budoucí investice nemají směřovat k nekritickému návratu velkokapacitních ústavních modelů, ale spíše ke kvalitní, dostupné a typologicky promyšlené infrastruktuře. Předmětné typy staveb musí splňovat normy pro osoby s omezenou schopností pohybu a orientace. Vedle prostorových a ergonomických parametrů jsou definovány požadavky na protiskluznost povrchů nášlapných vrstev, hygienické požadavky a podobně.

Jsou také známy obecně uznávané zkušenosti dobré praxe, které však nejsou předepsány, jako jsou například přístupy k lůžku z více stran, pobytové chodby, psychologie prostředí a barevnost prostředí označována jako „dementia friendly“, akustické benefity a další. Tyto poznatky je vhodné promítnout do požadavků či doporučení pro plánovanou výstavbu, která má plnit svou funkci po řadu let a již od svého vzniku tak reflektovat moderní poznatky z této oblasti.

Kromě sociálních standardů musí budovy plnit i striktní požadavky na energetickou náročnost. Součástí dotačních titulů, zadání řádně hospodařících soukromých zadavatelů ale i závazné tepelně technické normy ČSN 73 0540:2005, 2025 je také splnění předepsaného požadavku na maximální průvzdušnost budovy. Testy vzduchotěsnosti (blower door test) jsou vhodným požadovaným nástrojem pro ochranu investic složek státu a předcházení řadě případných sporů. Skryté netěsnosti totiž znamenají nejen ztrátu energie ale i riziko degradace dřevěných konstrukcí a růstu plísní. V praxi mnohdy vedou i ke ztrátě přidělené dotační podpory, protože v závěru stavby prováděný test průvzdušnosti odhalí již těžko opravitelné problémy v obálce budovy. Zde je absolutně kritické koordinovat profese a řešit problematiku průvzdušnosti obálky budovy, a to již v koncepci navrhovaného objektu, ale i v průběhu výstavby a jednotlivé funkce a požadavky vhodně skloubit i akcentovat.

## Výzva pro ČKAIT a odbornou veřejnost?

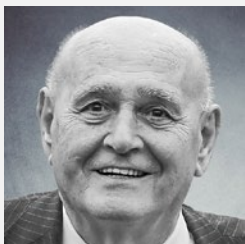
S ohledem na chystané masivní toky evropských peněz je žádoucí, aby se ČKAIT, energetičtí specialisté, technici měření

průvzdušnosti a projektanti aktivně zapojili do tvorby technických zadání a budoucích dotačních podmínek a nabídli svou odbornost k zajištění jasně definované technické kvality do podmínek dotací. Dosavadní dotační vlny vedly například k četné výstavbě rozhleden, výjezdových stanic zdravotnické záchranné služby a dalších objektů. Některé z realizovaných rozhleden vykazovaly problémy s životností, údržbou a bezpečností, jiné typy objektů narazily na zmiňovanou problematiku průvzdušnosti a s tím přidruženou dotační problematiku.

S očekávaným vývojem v řešení výše popisovaných investic i probíhající diskuzi o dostupném bydlení lze vhodnými opatřeními, plynoucími z odborné obce, zajistit zlepšení situace a hospodaření nejen s veřejnými prostředky. Za tímto účelem je tedy žádoucí definovat potřebnou podrobnost dokumentace s využitím znalostní báze opírající se o normové standardy, aby byla udržitelnost i tohoto typu staveb dlouhodobě zajištěna. Pouze tak lze zajistit, že miliardové investice do výstavby sociálních zařízení přinesou skutečný prospěch společnosti a nebudou promrhány na projekty, které budou v budoucnu generovat technické problémy a dodatečné náklady.



## Ing. Pavel Bělohlávek, CSc. † 88 let



Dne 8. dubna 2026 ve věku nedožitých 88 let zemřel významný představitel stavebnictví Ing. Pavel Bělohlávek, CSc., člen zlínské oblasti ČKAIT s členským číslem 1300001.

Autorizaci získal v roce 1992 jako autorizovaný inženýr v oboru pozemní stavby. V letech 1993–2000 byl členem výboru oblasti, v ČKAIT byl činný i jako místopředseda dozorčí komise, člen komise pro malé a střední podnikání a člen zkušební komise oboru pozemní stavby. V roce 2018 byl jmenován čestným členem ČKAIT a v témže roce získal ocenění premiéra vlády za mimořádný přínos k rozvoji podnikání.

Narodil se 13. dubna 1938 v Jasenné na Zlínsku. Po absolvování Střední průmyslové školy stavební v Gottwaldově (Zlíně) nastoupil do národního podniku Stavosvit, později přejmenovaného na Průmyslové stavby Gottwaldov. Postupně působil jako stavební asistent, stavební mistr a stavbyvedoucí. Při zaměstnání dále studoval matematiku na Lidové univerzitě pro pracující a fyziku na Vysoké škole báňské. Ve vzdělávání pokračoval na Fakultě stavební VUT v Brně a své studium završil získáním vědecké hodnosti kandidáta technických věd.

Během své profesní kariéry zastával řadu významných funkcí. Působil jako vedoucí inženýr závodu HSV Průmyslové stavby Gottwaldov, ředitel závodu specializovaných prací a následně ředitel závodu Průmyslových staveb Gottwaldov. Společně se svými spolupracovníky obdržel

státní vyznamenání za průkopnický čin – vyzvednutí ocelové haly v Děčíně. V roce 1980 mu byla udělena Cena Antonína Zápotockého.

Po vzniku výrobně hospodářské jednotky oborového podniku Pozemní stavby Brno byl jmenován jejím generálním ředitelem a od roku 1988 generálním ředitelem nově vzniklého podniku Pozemní stavby Gottwaldov. Současně působil jako člen rady ředitelů v Gottwaldově a řádný člen vědecké rady Fakulty stavební VUT v Brně.

V průběhu své dlouholeté kariéry se podílel na realizaci řady významných projektů, mimo jiné výstavby nové pneumatikárny v Otrokovicích, jaderné elektrárny Dukovany, komplexu lázní Klimkovice či na rekonstrukci České národní banky v Praze. Svě zkušenosti uplatnil také na zahraničních projektech, například v Německu, Kuvajtu a Ruské federaci.

Významně se podílel na rozvoji podnikání ve stavebnictví. Byl viceprezidentem ve Svazu podnikatelů ve stavebnictví, členem nadace Stavba roku a členem Rotary Clubu. Byl spoluzakladatelem Sdružení pro rozvoj Zlínského kraje, kde zastával funkci výkonného manažera.

Stavitelství se věnoval po celý svůj profesní život a svému oboru zůstal věrný, dokud mu to zdravotní stav dovoloval. Za jeho celoživotní přínos stavebnictví mu patří naše poděkování. Čest jeho památce!

Za oblast ČKAIT Zlínský kraj Romana Zahnašová

28. 4. 2026

Bc. Matyáš Urbanovský, Bc. Vojtěch Liška, Bc. Lubomír Bezděk, Bc. Lukáš Strnad

## Cena Svatopluka Zídka podporuje mladé talenty v městském inženýrství

**Nejlepší studentské práce studijního programu městské inženýrství již potřetí ocenili zástupci z Fakulty stavební VUT, oblasti ČKAIT Jihomoravský kraj a ČSSI. Cena Ing. Svatopluka Zídka má za cíl propojit akademické prostředí s odbornou a profesní praxí.**

Fakulta stavební Vysokého učení technického v Brně ve spolupráci s oblastí ČKAIT Jihomoravský kraj a ČSSI slavnostně vyhlásila výsledky soutěže studijního programu městské inženýrství. Nejlepší studentské práce byly oceněny Cenou Svatopluka Zídka, která je již třetím rokem udělována za mimořádnou odbornou úroveň, komplexnost a přínos řešení v oblasti urbanismu, dopravy a technické infrastruktury měst. Cena Svatopluka Zídka podporuje talentované studenty a posiluje propojení akademického prostředí s odbornou a profesní praxí. Slavnostní udělení cen proběhlo 28. dubna 2026 v Brně. „Oceněné práce potvrzují vysokou odbornou úroveň a schopnost našich studentů reagovat na aktuální výzvy soudobých měst,“ uvedl doc. Ing. Tomáš Vymazal, Ph.D., garant studijního programu městské inženýrství a předseda poroty. V porotě zasedají také Ing. arch. Tomáš Pavlovský, Ph.D. a Ing. Radim Kolář, Ph.D. ČKAIT přispívá na odměny oceněným studentům částkou 20 000 Kč.

Cena je pojmenována po nestorovi městského inženýrství Ing. Svatoplukovi Zídkovi. Jeho zásadní význam pro obor městské inženýrství spočívá především v systematickém rozvoji tohoto oboru na profesní i odborné úrovni. V roce 1996 stál u založení a mnoho let byl hlavním organizátorem mezinárodní konference „Městské inženýrství Karlovarsko“, která výrazně přispěla k etablování městského inženýrství jako samostatného autorizovaného oboru v rámci ČKAIT i k propojení technických, urbanistických, dopravních, environmentálních a památkových hledisek při rozvoji měst. Díky těmto konferencím se téma městského inženýrství dostalo do širší odborné diskuse v ČR i v mezinárodním kontextu (zejména se zeměmi V4 a Německem). Stručně řečeno, Svatopluk Zídek byl hybatelem institucionalizace městského inženýrství v Česku – propojil praxi, odbornou diskusi, vzdělávání i mezinárodní spolupráci a zásadně přispěl k tomu, že je městské inženýrství dnes vnímáno jako komplexní a respektovaný obor řešící udržitelný rozvoj měst.

### **1. místo: Analýza a komparace hlavních náměstí dvou měst – Brno versus Ostrava**

**Bc. Matyáš Urbanovský**

Odborná porota ocenila zejména analytický přístup, kvalitní srovnání dvou významných městských veřejných prostorů a schopnost formulovat přehledné a využitelné závěry pro městské plánování.

### **2. místo: Brněnská okružní třída – minulost, současnost a vize budoucnosti**

**Bc. Vojtěch Liška**

Práce zaujala komplexním pohledem na vývoj klíčového městského dopravního prostoru a promyšlenou vizí jeho dalšího směřování.

### **3. místo: Návrh okružní křižovatky na ulici Bělotínská v Hranicích**

**Bc. Lubomír Bezděk**

Porota vyzdvihla technickou úroveň návrhu, jeho praktickou orientaci i potenciál přímého využití v praxi.

### **Cena poroty: Aplikace GIS nástrojů v rámci tvorby map pro volnočasové aktivity a městskou mobilitu**

**Bc. Lukáš Strnad**

Práce byla oceněna za inovativní využití geografických informačních systémů (GIS) a jejich přínos pro plánování městské mobility i zlepšování kvality života ve městech.

# Z dubnového zasedání představenstva 2026

**Nejdůležitější informace z druhého letošního zasedání představenstva ČKAIT, které se konalo 23. dubna 2026 v Praze. Následující zasedání: výjezdní 5.–7. června 2026 v Sobotíně, 10. září 2026, 26. listopadu 2026.**



**Ing. Radek Hnízdil, Ph.D.**  
ředitel kanceláře ČKAIT

**Přítomní z představenstva:** Ing. Robert Špalek, předseda; Ing. Petr Dospiva, Ph.D., 1. místopředseda; Ing. František Konečný, Ph.D., místopředseda; Ing. Radim Loukota, místopředseda; Ing. František Mráz, místopředseda; doc. Ing. David Bečkovský, Ph.D.; Ing. Josef Filip, Ph.D.; Bc. Libor Honzárek; Ing. Michal Majer; Ing. Jindra Novotná; Ing. Jaroslav Synek, Ph.D.; Ing. Martin Šafařík; Ing. Renata Zdařilová, Ph.D. Omluveni dva místopředsedové: Ing. Michal Drahorád, Ph.D.; prof. Ing. Karel Kabele, CSc.

**Přítomní hosté:** Ing. Adam Vokurka, Ph.D., předseda autorizační rady; prof. Ing. František Hrdlička, CSc., předseda dozorčí rady; Ing. Jan Korbel, předseda stavovského soudu; Ing. Radek Hnízdil, Ph.D., ředitel kanceláře; Ing. Ladislav Motyčka, ekonomický mandatař; Ing. Jindřich Pater, předseda rady pro rozvoj profese a ediční rady ČKAIT.

## Schválená rozhodnutí per rollam mezi řádnými jednáními:

- Žádost o záštitu akce *Sdružení místních samospráv* [9–0–0]
- Žádost o záštitu nad akcí *Betonářské dny* [12–0–0]
- Žádost o záštitu *Evropských dnů geomatiky* [11–0–1]
- Otevřený dopis ve věci železničního mostu pod Vyšehradem – odpověď [13–0–0]
- Žádost o záštitu nad konferencí *3D územní plánování pro města a obce 2026* [10–0–2]
- Žádost o záštitu nad konferencí *Dřevo na věčné časy* [14–0–0]
- Nominace zástupce do Rady ČAS – Ing. Keim [13–0–0]

## Poznámka: [pro-zdržel se-proti]

## Stav autorizací a žádostí k 15. dubnu 2026

Počet	Celkem	Region Čechy	Region Morava a Slezsko
Autorizované osoby	31 611	19 936	11 675
Žádosti o autorizaci	345	186	159
Usazené / hostující AO	470		

**Autorizační sliby v Praze:** 22. června, 27. října a 1. prosince

**Autorizační sliby v Brně:** 26. června, 30. října a 4. prosince

## Hospodaření ČKAIT

Ze stávajícího návrhu daňového přiznání ČKAIT za rok 2025 vyplývá, že Komora hospodaří se ziskem. Návrh včetně rozboru po položkách byl projednán na ekonomické komisi (13. května 2026). V mandatorní části hospodaření v roce 2026 činí příjmy 106,2 mil. Kč (tj. 79 % ročního rozpočtu), z toho z členských příspěvků 104,0 mil. Kč. Ve výdajích je průběžný výsledek 26,9 mil. Kč. Oblasti čerpají 26 % ročního rozpočtu.

## Hospodaření dceřiných firem ČKAIT v roce 2025

**Informační centrum ČKAIT, s.r.o.**, hospodařilo v roce 2025 se ziskem 0,7 mil. Kč z celkových výnosů 15,8 mil. Kč. **PM ČKAIT, s.r.o.**, hospodařilo v roce 2025 se ziskem ve výši 4,97 mil. Kč. Počet pojištěných stále mírně stoupá. Celkový škodní průběh mírně klesl. Ing. Majer navrhl, aby modul do KIS “pojišťovací makléř” pořídilo PM ČKAIT z vlastních prostředků. Výsledek roku 2026 odhaduje v minimálně stejné výši.

## Právní předpisy

**Ing. Konečný** informoval o novele autorizačního zákona a jejím stavu v legislativním procesu. Navrhl doplnit paragraf 19 a 19a [13–0–0]. Upozornil, že na webu ČKAIT a PROFESIS jsou metodiky a stanoviska, z nichž některá jsou ještě podle starého stavebního zákona (SSZ). Je potřeba je revidovat či jasně označit, aby čtenář poznal, že jde o stanovisko ke SSZ.

**Ing. Špalek** informoval o vývoji komplexního pozměňovacího návrhu k NSZ. Členové představenstva byli na jednání poslaneckých výborů, s ministryní, s vládní zmocněnkyní pro stavební zákon, s poslanci, s předsedou Asociace krajů, se skupinou Wienerberger a se zástupci developerů. JUDr. Kuzmová zpracovala návrh připomínek k finálnímu znění KPN. Předseda navrhuje tyto připomínky poslat následujícím poslancům: Věra Kovářová, Bohuslav Niemiec, Václav Pláteník, Martin Kupka, Karel Haas, Zuzana Mrázová, Karel Havlíček, Lukáš Vlček, Miroslav Žbánek, Tomáš Doležal. A dále poslat následujícím osobám a institucím: vládní zmocněnkyně pro NZS H. Landová, předseda Asociace krajů R. Holiš, Asociace developerů, generální ředitel společnosti Wienerberger K. Jeřábek, Svaz měst a obcí P. Drahovzal a R. Vladyková.

## Zahraniční spolupráce

**Ing. Špalek** informoval o setkání inženýrských organizací zemí V4, které se uskutečnilo v Maďarsku. Podepsaná deklarace byla členům představenstva rozeslána. Diskutováno bylo o licenčních podmínkách projektového softwaru, pojištění členů v jednotlivých zemích V4, postupech povolování a koordinaci veřejných služeb a dalších problémech v zemích V4.

## Kandidáti do orgánů – předběžná informace

**Ing. Špalek** informoval o kandidátech oblastí schválených valnými hromadami. Na valné hromadě oblasti HI. města Prahy a Středočeského kraje byli tři kandidáti schváleni do dvou orgánů současně. Předseda Komory požádá předsedu této oblasti, aby je kontaktoval a zjistil, zda se rozhodnou pro jeden orgán. Pokud se kandidáti pro jeden orgán nerozhodnou, musí písemně a předem vyjádřit, ve kterém orgánu budou působit, budou-li zvoleni do obou orgánů. Ing. Korbel navrhl doplnit kandidátku stavovského soudu o Ing. Michala Sedláčka, Ph.D. [12–0–0]

## Návrh složení autorizační rady

**Ing. Špalek** předložil návrh nového složení autorizační rady (AR) ČKAIT pro další funkční období. Předseda dozorčí rady (DR) navrhl jako zástupce oboru statika a dynamika staveb prof. Ing. Jana Vítka, CSc. Předsedou AR je i nadále navržen Ing. Adam Vokurka, Ph.D. Návrh složení celé autorizační rady je následující: Ing. Adam Vokurka, Ph.D. – zástupce oboru stavby pro plnění funkce lesa, Ing. Lukáš Grünwald – zástupce oboru geotechnika, Ing. Jan Buchta – zástupce oboru technologická zařízení staveb., Ing. Karel Dvořáček – zástupce oboru technika prostřední staveb a specializace energetické auditorství, Ing. Vojtěch Kocourek, Ph.D. – zástupce oboru dopravní stavby, Ing. Jaroslav Miklós – zástupce oboru požární bezpečnost staveb, doc. Ing. et Ing. František Kuda, CSc. – zástupce oboru městské inženýrství, Ing. Petr Nehasil – zástupce oboru mosty a inženýrské konstrukce., Ing. Václav Petráš, Ph.D. – zástupce oboru pozemní stavby, prof. Ing. Jan Vítek, CSc. – zástupce oboru statika a dynamika staveb a specializace zkoušení a diagnostika staveb, Ing. Jaroslav Valkovič – zástupce oboru stavby vodního hospodářství a krajinného inženýrství [12–0–1]

## Různé informace

**Ing. Špalek** informoval o jednání s Asociací developerů (Kadeřábek, Soudný, Ludvík), které se týkalo rychlosti stavebního řízení ve světle výsledků našeho průzkumu mezi členy, tématu dostupného bydlení a připomínek k NSZ. Dále informoval o studentské soutěži *Hala roku Akademik*, kde se setkal a jednal s profesorem Konvalinkou, děkanem Fakulty stavební ČVUT v Praze. Zúčastnil se také vědecké rady FS ČVUT, kde proběhla diskuze o snížení důrazu na matematiku ve výuce.

**Ing. Dospiva** informoval o dubnové konferenci GreenWay v Ostravě, na níž přednesl zprávu o vývoji stavebního zákona, autorizačního zákona a prezentoval návrh vnitřního předpisu o rozsahu oborů autorizací. Informoval také o konferenci BOZP 2026 na Dolní Moravě, která zaznamenala vysokou účast autorizovaných osob. Dále informoval o neformálním setkání předsedů oblastí pořádaném oblastí Hlavní město Praha a Středočeský kraj. Uvedl také, že redakční rada časopisu *Stavebnictví* si zvolila nového předsedu Ing. Pukla a místopředsedkyni Ing. Kodysovou.

**Ing. Synek** informoval o používání umělé inteligence pro generování stížností a reklamačních požadavků. Dále hovořil o rozdílné terminologii ministerstev a chybějícím slovníku pojmů ve stavebnictví. Informoval také o tom, že vyhlášky budou pravděpodobně vydávány formou nařízení vlády.

**Ing. Filip** informoval o konání schůzky s Českou silniční společností, převzetí záštity nad jejich konferencí a připojení se k aktivitě zaměřené na edukaci studentů středních škol o stavebních oborech. Dále uvedl, že v rámci komise pro zadávání veřejných zakázek bude nadále řešena problematika zadávání s ambicí upravit zadávání ve stavebnictví samostatnými předpisy.

**Ing. Majer** předložil návrh uzavření *Dohody o slevě na vybrané finanční produkty* (PM ČKAIT, s.r.o. a Freedom Financial Services, s.r.o.), která umožňuje čerpat členům ČKAIT slevy.

Představenstvo návrh projednalo a uzavření dohody podpořilo. Dále informoval o přípravě konference ČKAIT *Dopravní stavby*, která se uskuteční 14. září 2027 v Olomouci. Prostřednictvím fotodokumentace pak prezentoval stav místností v budově Legerova 10 po realizovaných stavebních úpravách. Doporučil uvolnit další finanční prostředky dle možností rozpočtu ČKAIT na rok 2026, např. na úpravu zeleně na dvorku včetně doplnění zahradního nábytku a dovybavení prostor v přízemí objektu, kde probíhají autorizační zkoušky.

**Ing. Šafařík** doporučil zpracovat pravidla pro jmenování dozorčích rad dceřiných společností. Dále doporučil začít využívat umělou inteligenci do oblastí činnosti Komory, například v legislativě.

**doc. Bečkovský** informoval o zpracování pasportu a digitalizaci dokumentace pro budovu Vrchlického sad, následně pro budovy Sokolská a Legerova, a o hledání vhodných dotačních titulů. Informoval o proběhlém Stavebním Hackathonu organizovaném Národním centrem Stavebnictví 4.0, který se uskutečnil 25.–27. března 2026 v rámci Festivalu architektury na brněnském výstavišti.

**Ing. Novotná** informovala o účasti Ing. Bukovského v pořadu České televize *Máte slovo* s M. Jílkovou. Dále se zúčastnila semináře pořádaného MO ČR k zadávání veřejných zakázek v sektoru MO. Budou rozeslány kontakty pro možnost účasti na jejich VZ.

**Ing. Zdařilová** informovala o konečném počtu přihlášených inženýrských návrhů do letošního 22. ročníku soutěže *Cena inženýrské komory* – přihlášeno 72 návrhů. Dále informovala o stavu prací a zajištění záštity. Slavnostní večer se uskuteční v předvečer konání shromáždění delegátů – 16. října 2026 v prostorách Fantova sálu na Hlavním nádraží v Praze. Navrhla přiřadit pracovní skupinu pro dostupné bydlení k aktivu pro obor pozemní stavby. Dále informovala o účasti na konferenci Svazu místních samospráv s tématem 13. novely stavebního zákona, která se konala 26. března letošního roku.

**Ing. Loukota** informoval o 1. ročníku konference *Pernerka – Práce v železniční dopravní cestě*, kterou v aule Univerzity Pardubice pořádalo Sdružení pro infrastrukturu železnic pod záštitou ČKAIT.

**Ing. Korbel** informoval o publikování článku v časopise *Zprávy a informace* 2/2026 týkajícího se činnosti stavovského soudu, disciplinárních senátů a šetřených kauz.

**Ing. Vokurka** informoval o rozšíření SIA o Českou silniční společnost a předložil žádost o podporu stanoviska k modelu Živá krajina. [11–0–0]

**Ing. Pater** připomněl jednání rady pro podporu rozvoje profesie na konci května za účasti zástupců ministerstev a dále termín ediční rady, která se bude konat 17. června.

**Ing. Hnízdil** informoval o povinnosti zaregistrovat prostředníky Komory do registru lobbování a dále o plánovaných stavebních pracích v Legerově a rekonstrukci prostor stavovského soudu v budově Sokolská o prázdninách 2026.



Rekonstrukce Štítkovského jezu, Praha 1, získala cenu Stavba roku dopravní a technické infrastruktury 2025. Více najdete na [stavbaroku.cz](http://stavbaroku.cz)

## Stavba roku dopravní a technické infrastruktury

**Do již 3. ročníku soutěže Stavba roku dopravní a technické infrastruktury se lze přihlásit do 30. června 2026. Pro inspiraci přinášíme ohlédnutí za loňským 2. ročníkem, do kterého bylo přihlášeno 52 staveb.**

Výsledky 2. ročníku byly slavnostně vyhlášeny v pondělí 20. dubna 2026 opět v Dopravní hale Národního technického muzea v Praze. Celkem bylo uděleno 22 ocenění. Držitelé pěti hlavních titulů získali unikátní symbolické křišťálové ocenění v designu Ronyho Plesla vyrobené sklárnou Růckl. Pátou hlavní cenu si odnesla rekonstrukce železniční výpravní budovy na hlavním nádraží Plzeň, kterou jsme představili v Z+i 6/2025 jako Stavbu roku Plzeňského kraje.

V roce 2025 byly stavby posuzovány v těchto kategoriích: pozemní komunikace, dálnice, veřejný prostor, voda, koleje. Stavby hodnotili odborníci, experti a ambasadoři sboru expertů. Hlasování veřejnosti je neformální doplňkovou cenou. Vypisovateli soutěže jsou Nadace pro rozvoj architektury a stavitelství (ABF), Ministerstvo průmyslu a obchodu (MPO) a ČKAIT ve spolupráci s dalšími profesními organizacemi a odbornými institucemi.





## Rekonstrukce Štřitkovského jez, Praha 1

### Stavba roku dopravní a technické infrastruktury 2025

V rámci rekonstrukce byla navržena kompletní oprava a opevnění přelivné hrany jez, vybudování nového železobetonového předpolí jez, výstavba návodní štětové stěny, sanace kaveren a poškozených ploch přelivné plochy a opevnění odtrhové hrany jez. Součástí rekonstrukce bylo rovněž opevnění nadjezí i podjezí těžkým kamenným záhozem.

**Projektová dokumentace:** AQUATIS a.s., Ing. Michal Novotný (ČKAIT 1004564, IV00)

**Zhotovitel:** Metrostav DIZ s.r.o., hlavní poddodavatelé NOWASTAW a.s., Zakládání staveb a.s.

**Stavbyvedoucí:** Metrostav DIZ s.r.o., Ing. Daniel Boďa (ČKAIT 0301572, IV00)

**Technický dozor stavebníka:** Povodí Vltavy, státní podnik, Ing. David Mareček (ČKAIT 0013045, IV00)

**Stavebník:** Povodí Vltavy, státní podnik

**Realizace:** průzkumné práce – lokalizace kaveren a poruch jezové konstrukce 2016, dokumentace pro stavební povolení červenec 2018, vydání stavebního povolení říjen 2019, stavební povolení nabylo právní moci prosinec 2019, dokumentace pro provádění stavby červenec 2020, zahájení stavebních prací duben 2023, dokončení prací červenec 2025, kolaudační rozhodnutí říjen 2025

**Cena bez DPH:** 141,6 mil. Kč

## Sluneční ostrov České Budějovice

### Stavba roku dopravní a technické infrastruktury 2025

Areál na pravém břehu Vltavy, dva nové travnaté ostrovy a kanál nabízejí přírodní prostředí pro relaxaci a zpevněný přístup do řeky. Původní cyklostezka byla rozšířena ze tří na pět metrů. Celý areál je bezbariérově přístupný. Vplutí do kanálu není možné. Oproti původní studii je návrh zelenější, bylo vysazeno osm dubů, osm javorů a řada původních bylin s očekáváním samovolného rozšíření.

**Prvotní návrh:** A8000 s.r.o., atelier České Budějovice

**Projektová dokumentace:** Vodohospodářský rozvoj a výstavba a.s., hlavní projektant Ing. Josef Bím (ČKAIT 0102501, IV00), Ing. Libor Pěkný (ČKAIT 0011523, IV00), Jakub Selinger

**Zhotovitel:** EUROVIA CZ a.s. závod České Budějovice, manažer projektu Ing. Jan Gucko (ČKAIT 0101765, ID00), hlavní stavbyvedoucí Ing. Lukáš Lhota (ČKAIT 0102291, IP00)

**Technický dozor stavebníka:** Dipl. tech. Miloslav Jindra (ČKAIT 0101818, TD02, TV02, TV03)

**Stavebník:** Statutární město České Budějovice

**Realizace:** zahájení projektových prací leden 2024, vydání stavebního povolení únor 2024, dokumentace pro provádění stavby květen 2024, počátek výstavby říjen 2024, dokončení stavby srpen 2025

**Cena bez DPH:** 50,7 mil. Kč



## Přeložka silnice I/27 Šlovice – Přeštice v Plzeňském kraji

### Stavba roku dopravní a technické infrastruktury 2025

Nová silnice I/27 v čtyřpruhovém uspořádání umožnila převedení dopravy ze stávající dvoupruhové silnice I/27.

#### Projektová dokumentace pro povolení stavby:

PRAGOPROJEKT, a.s., ateliér Karlovy Vary, komunikace Ing. Jan Froněk (ČKAIT 0300001, ID00), mosty Ing. Tomáš Landa (ČKAIT 0012624, IM00), Ing. Jan Sýkora (ČKAIT 0200628, IM00, ID00), vodní stavby Ing. Marcela Doležalová (ČKAIT 0301236, IV00)

#### Projektová dokumentace pro provádění stavby:

TUBES spol. s r.o., Ing. Květoslav Janatka; Ing. Petr Hejl

**Zhotovitel:** Sdružení IMOS Brno, a.s., VÁHOSTAV – SK, a.s. prostřednictvím odštěpného závodu VÁHOSTAV – CZ, stavbyvedoucí Ing. Roman Krčil (ČKAIT 1005373, ID00); Pavel Novák (ČKAIT 0201902, SD02), Zdeněk Březina (ČKAIT 1004163, SM00), Ing. Boris Foslání (ČKAIT 3000288, TM00)

**Technický dozor stavebníka:** SGS Czech Republic, s.r.o. (vedoucí sdružení)

**Stavebník:** Ředitelství silnic a dálnic s. p., Správa Plzeň

**Realizace:** schválení záměru 2008, vydání územního rozhodnutí květen 2017, vydání stavebního povolení srpen 2019, zahájení stavebních prací červen 2020, stavba uvedena do provozu září 2021

**Cena bez DPH:** 1,3 mld. Kč



## Soubor staveb D55 – Slovácká dálnice v Jihomoravském a Zlínském kraji

### Stavba roku dopravní a technické infrastruktury 2025

**Projektová dokumentace:** HBH Projekt spol. s r.o., Ing. Jiří Boháč (ČKAIT 1006755, ID00), Ing. Manar Chaker (ČKAIT 1006998, ID00), Link projekt s.r.o.

**Autorský dozor:** Ing. Otakar Hornocho (ČKAIT 1002051, ID00, IM00) a Ing. Monika Barányová (ČKAIT 1007118, ID00)

**Zhotovitel:** EUROVIA CS a.s., Ing. Vojtěch Kabelka (ČKAIT 1301821, ID00), STRABAG a.s., Ing. Milan Bořuta (ČKAIT 1201673, IP00, TV02, TD02), SKANSKA a.s., Ing. Lubomír Pilný (ČKAIT 1006490, ID00), Ing. Jan Rabenstein (ČKAIT 0500988, ID00)

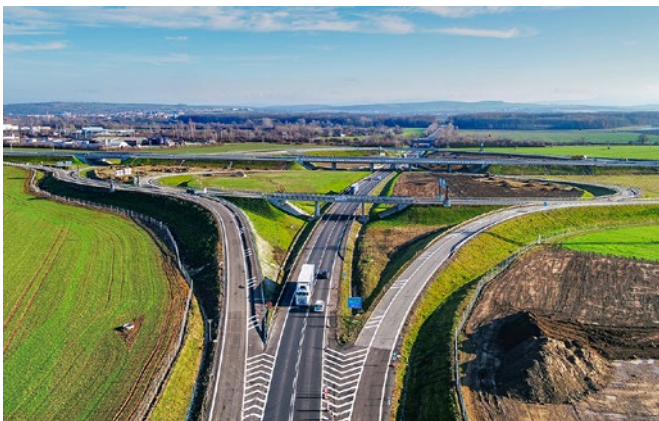
**Stavbyvedoucí:** EUROVIA CS a.s., Ing. Vojtěch Kabelka (ČKAIT 1301821, ID00), Ing. Pavel Horka, (ČKAIT 1302503, ID00), Jakub Kudláček (ČKAIT 1302243, TD02), STRABAG a.s., Ing. Milan Bořuta (ČKAIT 1201673, IP00, TV02, TD02), Ing. Vítězslav Ryp (ČKAIT 1201932, ID00), Ing. Petr Kydlíček (ČKAIT 1301905, SD02), Ing. Tomáš Hluchář (ČKAIT 1005519, IV00, TD02), SKANSKA a.s., Ing. Jiří Kučera (ČKAIT 1201737, ID00)

**Technický dozor stavebníka:** HBH Projekt spol. s r.o., Sdružení INFRAM/PRAGOPROJEKT, Ing. Ludmila Černá (ČKAIT 1003197, ID00)

**Stavebník:** Ředitelství silnic a dálnic s. p., Správa Zlín

**Realizace:** Babice – Staré Město a Moravský Písek – Bzenec: zahájení září 2022, Staré Město – Moravský Písek: zahájení srpen 2021, všechny úseky zprovozněny prosinec 2024

**Cena bez DPH:** 5,96 mld. Kč





Základní škola bratří Fričů, Ondřejov, získala Cenu nadace pro rozvoj architektury a stavitelství. Více na [stavbaroku.cz](http://stavbaroku.cz)

## Stavba roku Středočeského kraje

**Do letošního 13. ročníku Stavba roku Středočeského kraje 2026 se lze přihlásit do 10. června 2026. Záštitu převzala hejtmanka Petra Pecková. Pro inspiraci přinášíme ohlednutí za 12. ročníkem, v němž hlavní titul získala stavba PPP dálnice D4 / Háje – Milín. Cenu ČKAIT získala oprava památkově chráněného mostu v Březnici. Cenu Nadace ABF získala nová základní škola v Ondřejově. Hejtmanka ocenila domov pro seniory Tmaň.**

V loňském ročníku mezi 38 přihlášenými převažovaly stavby občanské vybavenosti a veřejní zadavatelé výrazně převažovali nad soukromými investory. Na slavnostním vyhlášení 12. ročníku soutěže Stavba roku Středočeského kraje, které se uskutečnilo ve čtvrtek 11. září 2025 v Městském divadle ve Slaném, byly uděleny kromě hlavního titulu i Cena hejtmanky Středočeského kraje a patnáct dalších cen. Stavby byly představeny unikátními filmovými spoty. Večerem osobitým způsobem provedla herečka Martina Preissová a zpěvem doprovodila mezzosopranistka Edita Adlerová. Vypisovatelem soutěže je Středočeský kraj ve spolupráci s Nadací pro rozvoj architektury a stavitelství (ABF), oblastí ČKAIT Praha a Středočeský kraj (ČKAIT), Českým svazem stavebních inženýrů, oblastní pobočkou Praha (ČSSI), Krajskou hospodářskou komorou Střední Čechy (HK), Obcí architektů (OA), Svazem podnikatelů ve stavebnictví (SPS) a Ministerstvem průmyslu a obchodu (MPO). Porota Stavby roku Středočeského kraje 2025 byla složená ze zástupců jednotlivých vypisovatelů. Pracovala ve složení: předsedkyně poroty Ing. arch. Iveta Torkoniaková za Středočeský kraj, prof. Ing. arch. Zdeněk Jiran za Středočeský kraj a OA, Ing. arch. Anna Šlapetová za

Středočeský kraj, Ing. arch. Pavel Weishaupt, Nadace ABF, Ing. Pavel Němec, HK, Ing. Miloš Rehberger, Ph.D., za ČSSI, Ing. Petr Nicek, SPS, Ing. Václav Mach, ČKAIT a Mgr. Filip Žežulka, MPO. Při návštěvě všech přihlášených staveb porotu doprovázel filmový štáb, který připravil unikátní dokument o stavbách Středočeského kraje.





## Dálnice D4 – projekt PPP – Háje-Milín

**Stavba roku Středočeského kraje 2025, Cena za mimořádné řešení klíčové dopravní infrastruktury**

**Projektová dokumentace:** DUR: VPÚ DECO PRAHA a.s., HIP Ing. Martin Vejsada (ČKAIT 0008697, ID00), DSP: Sdružení R4 křižovatka II/118 – Milín, (Stráský, Hustý a partneři s.r.o., Dopravoprojekt Ostrava a.s., SHB, a.s., VIAPONT, s.r.o.), HIP Ing. Hubert Řehulka (ČKAIT 1101414, ID00), RDS: VALBEK SK, spol. s r.o./VALBEK&PRODEX, spol. s r.o., HIP Ing. Jakub Bacík, Ph.D. (ČKAIT 3000345, ID00), Ing. Tatiana Bacíková (ČKAIT 3000344, IM00, IS00), SAGASTA s.r.o., Ing. Dávid Kuczik (ČKAIT 3000196, IM00), GEOSTAR, spol. s r.o., Ing. Karel Zdražil, CSc. (ČKAIT 1003732, IG00, IZ00), AQUA PROCON s.r.o., Ing. Vlastislav Kolečkář (ČKAIT 1003586, IV00), KCE statika a dynamika staveb s.r.o., Ing. Vít Hušek (ČKAIT 0500799, IS00)

**Zhotovitel:** Skupina VINCI Construction CS, ředitel výstavby Ing. Dalibor Cvach (ČKAIT 0012746, ID00)

**Technický dozor stavebníka:** Sdružení Setec International a SGS Czech Republic, s.r.o.

**Stavebník:** VIA SALIS, s.r.o.

**Realizace:** koncesionářská smlouva schválena vládou ČR leden 2021, doba výstavby květen 2021 až prosinec 2024, uvedení do provozu prosinec 2024, kolaudace duben 2026

**Základní parametry stavby:** délka 5 460 m, 4 mosty na dálnici, 3 mosty nad dálnicí; MÚK Milín, délka větví 497 m

**Cena bez DPH:** 11,6 mld. Kč

## Domov pro seniory Tmaň

**Cena hejtmanky Středočeského kraje**

Jedná se o unikátní projekt záchrany historického areálu hospodářského dvora a zámku, který získal novou funkci a celý prostor se podařilo znovu oživit. Zámek je kulturní památkou. Navržený koncept domova seniorů umožnil dát celému areálu novou funkční náplň, aniž by došlo k podstatné změně kompozice či tvarového řešení dvora. Návrh kombinuje funkce domova seniorů, bytů pro seniory, ale i restaurace, která zabezpečuje chod celého komplexu. Chráněné bydlení pro seniory je zapojeno do každodenního dění v obci.

**Projektová dokumentace:** Ginger architecture s.r.o., Ing. arch. Eva Eisenreichová, Ing. arch. Ondřej Žák

**Zhotovitel:** Prokonstrukt s.r.o.

**Stavbyvedoucí:** Lubomír Šulc (ČKAIT 0007562, TP00)

**Technický dozor stavebníka:** Prokonstrukt s.r.o., Ing. arch. Tomáš Eckschlager

**Stavebník:** Senlife ČR s.r.o.

**Realizace:** projekce 2021 – 2024, realizace 2022 – 2024, kolaudace 2024

**Základní parametry stavby:** obestavěný prostor 23 150 m<sup>3</sup>, plocha pozemku 18 253 m<sup>2</sup>, zastavěná plocha 2 428 m<sup>2</sup>, plocha domova 4 851 m<sup>2</sup>, 150 lůžek, 15 bytů pro seniory. Domov se nachází v areálu o rozloze 18 444 m<sup>2</sup>. Většinu prostoru tohoto areálu zabírá rozsáhlá zahrada s minizoo, jezírkem a posezením.

**Cena bez DPH:** 240 mil. Kč



## Základní škola bratří Fričů, Ondřejov

### Cena nadace pro rozvoj architektury a stavitelství

**Projektová dokumentace:** Atelier 6 s.r.o., Ing. arch. Michal Nekola, Ing. arch. Štěpán Bratka, Ing. arch. Radek Šíma, Energy Benefit Centre a.s., Ing. Libor Truhelka (ČKAIT 0009412, IP00), Ing. Petr Skala, architektonicko-stavební řešení Atelier 99 s.r.o., Ing. Miroslav Zyma (ČKAIT 0011771, IP00), stavebně-konstrukční řešení Mikšík projekce s.r.o., Ing. Robert Mikšík (ČKAIT 0012993, IS00), požárně bezpečnostní řešení IGNISPROJEKT s.r.o., Jan Drahoš (ČKAIT 0009528, TP00, TH00), vzduchotechnika INT CZ s.r.o., Ing. Jaroslava Petříková (ČKAIT 0602102, IE01), vytápění a chlazení Optimal Engineering s.r.o., Ing. Jiří Sovák (ČKAIT 0601005, TE01, TE02), statika Ing. Dušan Davídek (ČKAIT 0011528, IS00), VZT a RTCH Ing. Luboš Knor (ČKAIT 0011679, IE01), ZTI Ing. Petr Koldovský (ČKAIT 0501238, IE01, TV02)

**Zhotovitel:** PKS stavby + ABP HOLDING – ZŠ Ondřejov

**Stavbyvedoucí:** Ing. Milan Veselý (ČKAIT 0601820, IP00), zástupce František Řičař (ČKAIT 1006433, TP00)

**Technický dozor stavebníka:** REALSTAV MB s.r.o., Břetislav Nádvořník (ČKAIT 0600613, TP00)

**Stavebník:** Dobrovolný svazek obcí Svazková škola Ondřejov

**Realizace:** územní rozhodnutí 2018, zahájení přípravy únor 2019, stavební povolení srpen 2019, zahájení realizace červenec 2022, provedení funkčních zkoušek a kolaudační souhlas květen 2024

**Cena bez DPH:** 466,5 mil. Kč



## II/174 Březnice, most ev. č. 174–006, kulturní památka

### Cena ČKAIT

Rekonstrukce stávajícího památkově chráněného mostu, který je tvořen kamennými klenbami. Stavební práce spočívaly v odhalení kamenných kleneb z horní strany, jejich sanace, zazizolování a vytvoření nové roznášecí desky. Celá spodní stavba byla otryskána, opískována a přespárována.

**Projektová dokumentace:** Pontex, spol. s r.o., Ing. David Dvořáček (ČKAIT 0013555, IM00)

**Zhotovitel:** Stavební firma HOBST a.s.

**Stavbyvedoucí:** Jakub Synek (ČKAIT 0015017, TM00)

**Technický dozor stavebníka:** CS road construction s.r.o., Daniel Balla DiS. (ČKAIT 0014790, TM00)

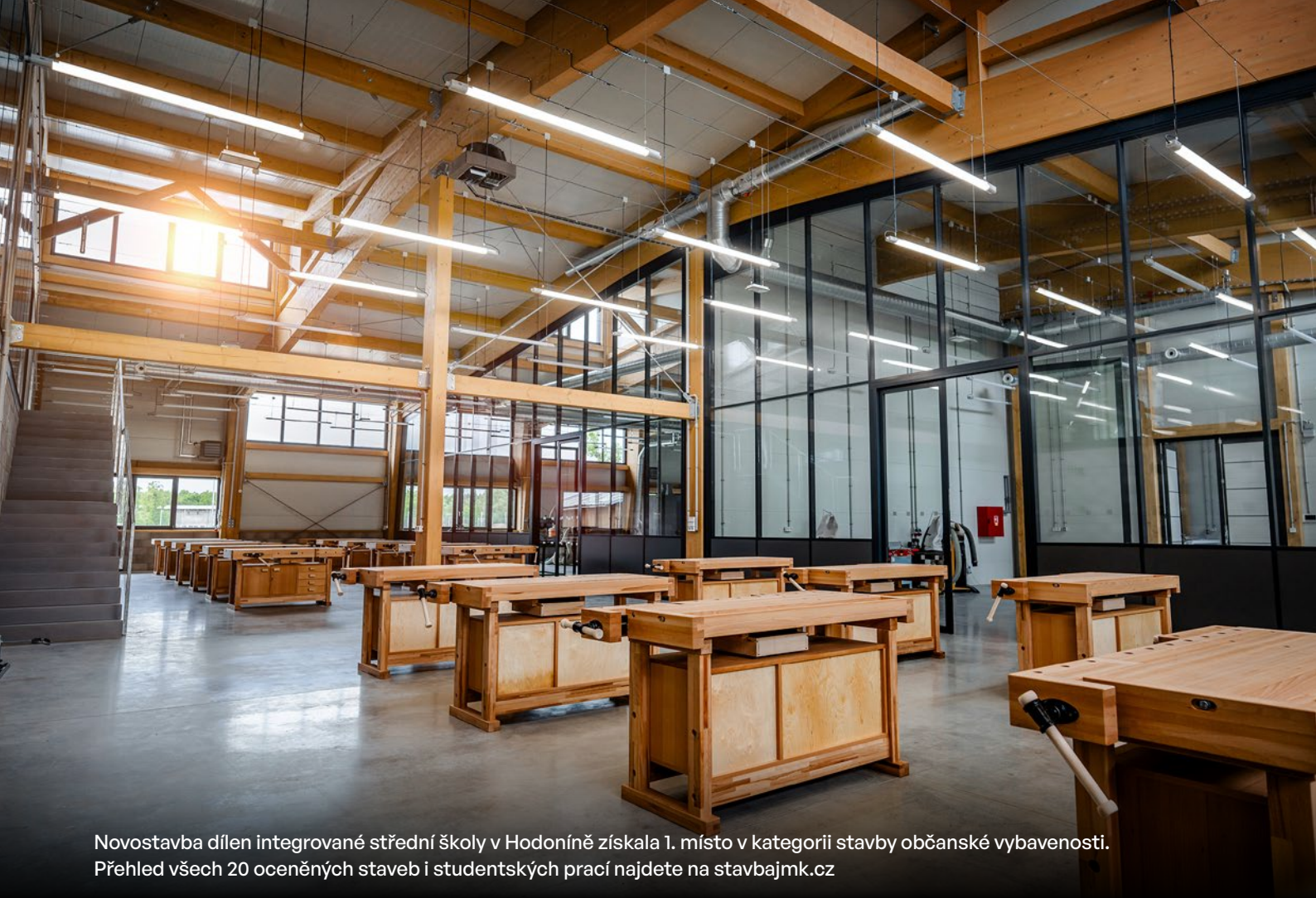
**Stavebník:** Krajská správa a údržba silnic Středočeského kraje, p. o.

**Realizace:** zahájení projektových prací leden 2022, vydání stavebního povolení duben 2023, realizační dokumentace stavby květen 2024, počátek výstavby červen 2024, dokončení stavby a kolaudace říjen 2024

**Základní parametry stavby:** délka přemostění 34,0 m, délka mostu 41,45 m, délka nosné konstrukce 39,6 m, světlost 9,7 + 10,6 + 9,7 m, šířka mostu 8,52 až 8,59 m, výška mostu nad tokem 2,5 m, hodnoty zatížitelnosti mostu po rekonstrukci min. Vn = 29 t, Vr = 80 t, Ve = 144 t. Kulturní památka registrační číslo 2382

**Cena bez DPH:** 22,5 mil. Kč





Novostavba dílen integrované střední školy v Hodoníně získala 1. místo v kategorii stavby občanské vybavenosti. Přehled všech 20 oceněných staveb i studentských prací najdete na [stavbajmk.cz](http://stavbajmk.cz)

## Stavba Jihomoravského kraje 2025

**Ve čtvrtek 27. dubna 2026 se v aule Fakulty stavební Vysokého učení technického uskutečnilo vyhlášení výsledků soutěže Stavba Jihomoravského kraje za rok 2025. Do letošního ročníku se přihlásilo 29 staveb v sedmi kategoriích. Bylo uděleno šest hlavních cen a 14 dalších ocenění.**

Soutěž vypisuje Svaz podnikatelů ve stavebnictví a Jihomoravský kraj ve spolupráci s místní oblastí ČKAIT. 24. ročník soutěže měl nové složení desetičlenné poroty. Jejím předsedou nadále zůstává prof. Drochytka z FAST VUT. Novým místopředsedou byl jmenován Ing. František Hasoň, radní Jihomoravského kraje. Z rukou předsedy a místopředsedy odborné poroty si převzali diplomy i bronzové plakety

zástupci 18 oceněných firem i osm studentů. V tomto vydání představujeme 6 staveb, které získaly nejvyšší ocenění v jednotlivých kategoriích. Jednalo se o nové dílny integrované střední školy Hodonín, bytový dům Cyril Královo Pole v Brně, výrobní a administrativní hala CTPark Blučina, velký městský okruh Brno Žabovřeská, rekonstrukce „konírny“ Pohořelice, protipovodňová opatření na nábřeží Svatky v Brně.





## Novostavba dílen Integrované střední školy v Hodoníně

### 1. místo v kategorii stavby občanské vybavenosti

Původní truhlářské dílny byly zničeny tornádem v červnu 2021. Hlavní prostor nové budovy tvoří jednotlivé dílny pro ruční opracování dřeva, strojní část pro truhláře a tesaře, prostor pro příjem a skladování materiálu a kompletační dílnu.

**Projektová dokumentace:** SMART PROJEKT, s.r.o., Ing. Michal Kolář (ČKAIT 1005603, IP00), Ing. arch. Pavel Veselý, arch. studie Ing. arch. Tomáš Havlíček

**Zhotovitel:** UNISTAV CONSTRUCTION, a.s.

**Stavbyvedoucí:** Ing. Jindřich Novák, Ph.D.

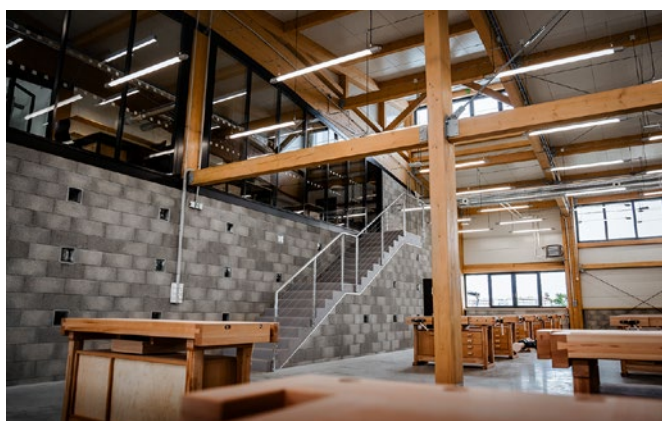
**Technický dozor stavebníka:** Ing. Emil Maršálek (ČKAIT 1003800, SP00)

**Stavebník:** Jihomoravský kraj

**Realizace:** počátek přípravy projektu červenec 2021, začátek projektování září až říjen 2021, společné povolení březen 2023, počátek výstavby únor 2024, konec výstavby květen 2025, uvedení do provozu / kolaudace září 2025

**Základní parametry stavby:** zastavěná plocha 1 387 m<sup>2</sup>, obestavěný prostor 9 706 m<sup>3</sup>, užitná plocha 1 531 m<sup>2</sup>, 1 učebna, 3 dílny ruční, 2 dílny strojní, 1 dílna montážní a dokončovací, kapacita 60 žáků

**Cena bez DPH:** 72,1 mil. Kč, z toho 6,59 mil. Kč za interiér a strojní vybavení



## Velký městský okruh, I/42 Brno, Žabovřeská, I a II etapa

### 1. místo v kategorii dopravní a inženýrské stavby, Cena oblasti ČKAIT Jihomoravský kraj

Okruh v délce 20 km je nejdůležitějším prvkem silniční části dopravního systému města Brna, který odstraňuje dopravní zátěž řady hlavních ulic.

**Generální projektant:** PK OSSENDORF, s.r.o.

**Stavebník:** Ředitelství silnic a dálnic ČR, Statutární město Brno

**Zhotovitel:** IMOS Brno a.s., STRABAG a.s., Hochtief CZ a.s., Subterra a.s., Eurovia a.s.

**Realizace:** I. etapa začátek projektových prací červenec 2009, vydání stavebního povolení březen 2018, dokončení září 2021, II. etapa začátek projektových prací prosinec 2017, vydání územního rozhodnutí červenec 2010, vydání stavebního povolení listopad 2020, dokončení listopad 2024

**Cena bez DPH:** 4,5 mld. Kč

První etapa získala Cenu inženýrské komory 2021, druhá etapa získala Cenu inženýrské komory 2024. Podrobné informace o projektu a odpovědných autorizovaných osobách, které se na něm významně podílely najdete na stránkách soutěže, viz QR kódy níže.





## Bytový dům Cyril Residence, Rostislavovo náměstí, Brno Královo Pole

### 1. místo v kategorii bytové stavby

**Projektová dokumentace:** Vajka s.r.o., jednatel Ing. arch. Jiří Bužek, HIP Jakub Zrník, stavební řešení Ing. Pavel Truhlář, konstrukční část Ing. Ondřej Klečka (ČKAIT 0012012, IS00), protipožární opatření Radim Staviař (ČKAIT 1007258, TH00), projektant EL Ing. Tomáš Novotný (ČKAIT 1006608, IE02), projektant ZTI Ing. Miroslav Hrbáček (ČKAIT 1007090, TE02), projektant UT + plyn Ing. Ondřej Pavlica (ČKAIT 1006590, IE01), projektant VZT Ing. Radim Drápal (ČKAIT 1004909, IE01)  
**Zhotovitel:** KOMFORT a.s.

**Stavbyvedoucí:** Ing. Petr Viskot (ČKAIT 1005586, SP00)

**Technický dozor stavebníka:** Ing. Jarmila Zámcová

**Stavebník:** CYRIL RESIDENCE s.r.o.

**Realizace:** příprava projektu leden 2019, projektování od března 2019, územního rozhodnutí únor 2022, stavební povolení listopad 2022, počátek výstavby prosinec 2023, konec výstavby říjen 2025, uvedení do provozu/kolaudace prosinec 2025

**Základní parametry stavby:** zastavěná plocha 355 m<sup>2</sup>, obestavěný prostor 6 800 m<sup>3</sup>, užitná plocha 1 472 m<sup>2</sup>, 5 nadzemních pater, výška od chodníku u vstupu 19 m, 25 bytových jednotek

**Cena bez DPH: 89 mil. Kč** (cena vztažena na podlahovou plochu: 60 460 Kč/m<sup>2</sup>)



## CTPark Blučina BLU3, výrobní hala s administrativní přístavbou

### 1. místo v kat. průmyslové stavby a technologické stavby

**Projektová dokumentace:** QPlanS s.r.o., gen. projektant Ing. Oldřich Zapoměl (ČKAIT 1003670, IP00), arch. návrh Studio acht, spol.s.r.o., Ing. Václav Hlaváček (ČKAIT 0003066, IP00), statické řešení Ing. Jiří Dubčák (ČKAIT 1300453, IS00), technologie provozu Ing. Ondřej Tomšů (ČKAIT 1006038, IT00), požárně bezpečnostní řešení Ing. Martin Alexa (ČKAIT 1006091, IH00), SHZ Ing. Jiří Logojda (ČKAIT 0010067, TT00), venkovní inženýrské sítě Ing. Jiří Švestka (ČKAIT 1001025, IV00), elektroinstalace Ing. Michal Vít (ČKAIT 1005654, IE02), EPS Milan Topor (ČKAIT 1006243, TE02), vzduchotechnika a vytápění Ing. Eduard Křivánek (ČKAIT 1004440, TE01), ZOKT Ing. Zbyněk Pospíšil (ČKAIT 1302013, IH00, IP00)

**Zhotovitel:** CTP Invest, s.r.o., projektový manažer a hlavní stavbyvedoucí Ing. Martin Vojta (ČKAIT 1006953, IP00)

**Technický dozor stavebníka:** ZTI Ing. Pavel Pokorný, Ing. Jan Bravenec

**Stavebník:** CTP Invest spol. s r. o., manažer projektu Ing. Martin Vojta (ČKAIT 1006953, IP00) / CTPark Blučina (CTP Moravia South s.r.o. podle SRJMK)

**Realizace:** zahájení přípravy květen 2022, zahájení projektových prací říjen 2022, vydání stavebního povolení květen 2023, počátek výstavby květen 2023, uvedení do zkušební provozu leden 2025

**Parametry:** celk. plocha 55 978 m<sup>2</sup>, zast. plocha 52 524 m<sup>2</sup>





## Havarijní stav objektu „Konírna“, Pohořelice

### 1. místo v kategorii rekonstrukce staveb

Barokní konírna s 300letou tradicí je součástí původní zástavby města a sestává ze dvou křídel zaklenutých mohutnými valenými klenbami. Celý objekt byl ve zcela havarijním stavu a hrozila mu demolice (téměř zničený krov, rozpadající se vlhké zdivo, řada nešťastných stavebních zásahů). V rámci navržených úprav bylo zachováno pouze obvodové zdivo a valené klenby. Původní narušené konstrukce byly opraveny, nahrazeny novými prvky odpovídajícími historické hodnotě budovy. Po rekonstrukci je dnes objekt využíván pro kulturně-společenské akce široké veřejnosti.

**Projektová dokumentace:** ARCHIKA – architektonická kancelář s.r.o., Ing. arch. Jindřich Kaněk

**Zhotovitel:** Atlanta, a.s., Winning PS – stavební firma s.r.o.

**Stavbyvedoucí:** Jiří Mareš (ČKAIT 1005206, TP00)

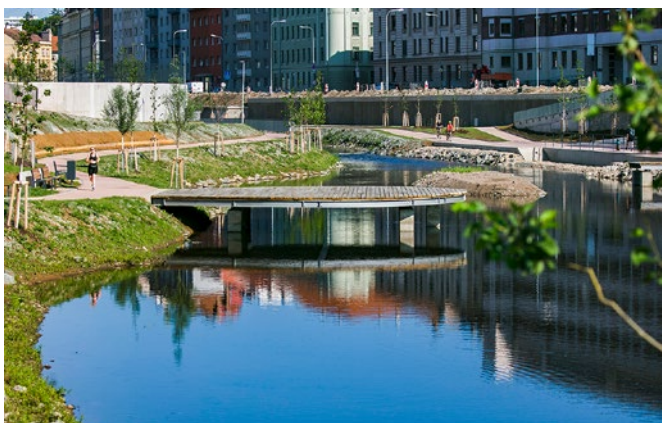
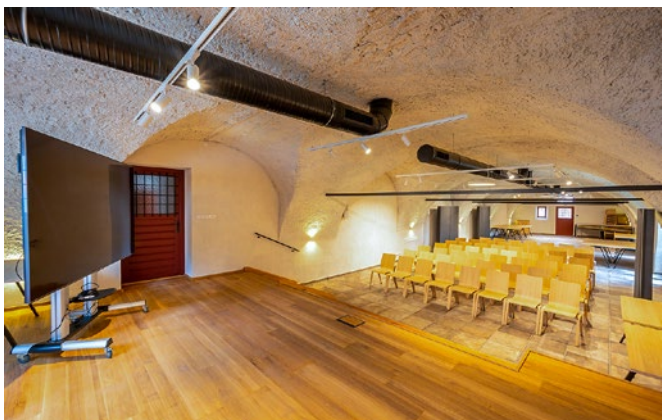
**Technický dozor stavebníka:** Ing. Michal Rak (ČKAIT 1004868, IP00)

**Stavebník:** Město Pohořelice

**Realizace:** začátek projektování 2019, stavební povolení 2020, 1. etapa Winning PS zahájení výstavby červenec 2020, konec výstavby duben 2021, 2. etapa ATLANTA a.s. zahájení výstavby leden 2024, konec výstavby duben 2025

**Základní parametry stavby:** zastavěná plocha 520 m<sup>2</sup>, obestavěný prostor 3 640 m<sup>3</sup>, zpevněné plochy 660 m<sup>2</sup>

**Cena bez DPH:** 28,6 mil. Kč



## Nábřeží Svratky, protipovodňová opatření města Brna, etapy VII. a VIII.

### 1. místo v kategorii vodohospodářské a ekologické stavby

**Autor řešení:** prof. Ing. arch. Ivan Ruller a kolektiv

**Projektová dokumentace:** A PLUS a.s. a ŠINDLAR s.r.o., Ing. arch. Miroslav Korbička, Ing. arch. Miloš Trenz, Ing. Václav Čermák

**Zhotovitel:** OHLA ŽS, a.s. – vedoucí společník, HOCHTIEF CZ a.s., FIRESTA-Fišer, rekonstrukce, stavby a.s.

**Stavbyvedoucí:** OHLA ŽS, a.s., Ing. Petr Rašovský, MBA (ČKAIT 1004668, IV00)

**Technický dozor stavebníka:** Brněnské komunikace a.s., Pavel Zelený (ČKAIT 1006749, TV02, TD02), Brněnské vodárny a kanalizace, a.s., Ing. Jiří Juřenčák (ČKAIT 1002537, TV02)

**Stavebník:** Statutární město Brno

**Realizace:** generel odvodnění města Brna 2009, studie přírodě blízkých protipovodňových opatření 2015, mezinárodní architektonická soutěž 2016–2017, územní rozhodnutí srpen 2019, stavební povolení listopad 2020, výběr zhotovitele stavby 2021, zahájení výstavby leden 2022, konec výstavby červenec 2025, kolaudace listopad 2025

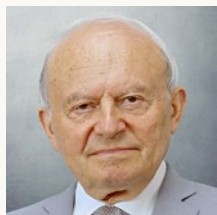
**Základní parametry stavby:** plocha stavby 19,88 ha, revitalizovaná délka vodního toku 3,435 km, plocha koryta při Q30d 2,240 ha, šířka koryta toku cca 16–36 m, délka protipovodňových zdí cca 1 450 m, délka pěšin 5 300 m, délka stezek 2 800 m

**Cena bez DPH:** 1,538 mld. Kč



## Životní jubilea významných osobností ČKAIT

### Ing. Miroslav Čermák, CSc., zakladatel Komory, mimořádný odborník na regenerace a energetické úspory pozemních staveb, oslavil 85 let



V roce 1967 absolvoval Ing. Miroslav Čermák Stavební fakultu Vysokého učení technického v Brně v oboru pozemní stavby. Tomuto oboru zasvětil celý život. Nejprve pracoval jako projektant, později jako vedoucí oddělení typizace a projektování prefabrikovaných staveb v Pozemních stavbách Brno. Od roku 1980 působil jako hlavní specialista pro pozemní stavby a vedoucí technického odboru brněnského Stavoprojektu. V roce 1988 získal za práci na téma Rekonstrukce bytových staveb titul kandidáta věd.

Ing. Čermák je osobností, která měla zásadní vliv na vytváření odborného a profesního prostředí ve stavitelství, zejména po změně politických poměrů. Ihned se zapojil do obnovy činnosti Českého svazu stavebních inženýrů. Byl členem výboru brněnské pobočky a členem Českého výboru ČSSI. Nejvýznamnější ale byla jeho práce v legislativní komisi ČSSI, která v letech 1990–1992 spolu s kolegy z Obce architektů připravila podmínky nejen pro vznik ČKAIT a ČKA, ale zejména pro vznik autorizace ve stavebnictví a její propojení se stavebním zákonem. Naprosto zásadní byla podpora současného principu autorizace jako oprávnění k tvůrčí činnosti ve stavebnictví (projektant, stavbyvedoucí), udělovaného komorami, oproti zastaralému rakousko-uherskému modelu komor, který podporovala část tehdejšího vedení ČSSI.

Po přijetí autorizačního zákona v květnu 1992 byl ministrem životního prostředí jmenován členem ustavujícího výboru ČKAIT. Zde se podílel na přípravě struktury Komory a jejích základních dokumentů. Na 1. shromáždění delegátů byl zvolen 1. místopředsedou ČKAIT a tuto funkci zastával až do roku 2008, kdy dále nekandidoval. Jako předseda regionální sekce Morava a přednosta brněnské oblasti ČKAIT pokračoval v rozvíjení podmínek činnosti autorizovaných osob, především ve vztahu ke státní správě, ale i ke školám (např. jako člen vědecké rady VUT v Brně), k zahraničním kolegům (zejména na Slovensku a v Rakousku) nebo k brněnskému stavebnímu veletrhu. Vyjmenovávání všech aktivit s dlouhodobým účinkem (koupě a oprava domu ČKAIT v Brně, založení zkušebního místa apod.) nebo okamžitým účinkem (Inženýrské dny), které Ing. Čermák výrazně ovlivnil, by zabralo mnoho místa. Proto vyzdvihnu už jen jeho podnikatelský přístup při práci v představenstvu ČKAIT – celkový přehled, být stále nad problémem a zejména nést odpovědnost nejen za sebe. Další aktivitou jubilanta je firma Stavoprojekt s.r.o., kterou založil v roce 1991. Firma se zaměřuje na regenerace a energetické úspory občanských staveb, panelových i zděných bytových domů a výstavbu bytů. Zejména regenerace bytových domů podle vlastních projektů a s využitím vlastních, úspěšně ověřených postupů systému STAVO, jsou velmi žádanou aktivitou.

Jubilantovi přeji mnoho dalších, stále ještě tvůrčích let.

Ing. Václav Mach

### Ing. Jaroslav Korbelař, vynikající mostař, ocelář a korozní inženýr, oslavil 80 let



Mostař a ocelář Ing. Jaroslav Korbelař se narodil 26. června 1946 ve Velimi. V roce 1969 absolvoval Fakultu stavební ČVUT v Praze a v roce 1977 postgraduální studium ocelových konstrukcí. V roce 1993 se stal autorizovaným inženýrem v oboru mosty a inženýrské konstrukce. Vzhledem k bohaté profesní praxi působil jak při státních zkouškách ve zkušebních komisích na FS ČVUT v Praze, tak ve zkušební komisi ČKAIT. Od roku 2017 je předsedou oblastní pobočky ČSSI Karlovy Vary a členem prezidia ČSSI ČR.

Svou profesní praxi rozdělil do čtyř etap: 1970–1992 vedoucí projektant v PRAGOPROJEKT Praha, 1992–2003 hlavní projektant v PONTEX, 2003–2008 ředitel dopravního ateliéru ve VPÚ DECO PRAHA a následně OSVČ věnující se technickým dozorům, expertní a znalecké činnosti. Aktivně profesně i společensky publikuje a pracuje v oblastních profesních organizacích. Specializoval se převážně na projekty novostaveb a rekonstrukcí ocelových i ocelobetonových silničních a železničních mostů i lávek pro pěší. Jmenujme alespoň Dlouhý most v Českých Budějovicích, lávku pro pěší přes D1 v Praze-Chodově, příhradové železniční mosty přes Radbuzu v Plzni

a přes Ohři v Karlových Varech, rekonstrukci obloukového mostu na D6 přes Ohři v Lokti, výsuvnou skruž na Tchaj-wanu, ocelové pomocné konstrukce pro betonový obloukový viadukt v Malajsií a supervizi mostu Apollo přes Dunaj v Bratislavě. Ač přesvědčený mostař a ocelář, prováděl i supervizi železobetonového předpjatého mostu přes Tigris v Bagdádu a zpracovával dokumentaci technologie těžkého průmyslu a průmyslových hal realizovaných v Německu a Rusku. Kromě projektování se zabýval i normovou činností (ČSN Provádění ocelových konstrukcí a předpis pro provádění mostů Bailey Bridge v civilním sektoru) a prezentoval svá díla na mnoha konferencích i v odborných časopisech. Po odchodu na „zasloužený odpočinek“ Jaroslav přesídlil do Karlových Varů a s plnou vervou se vrhl na samostatnou odbornou činnost. Po získání certifikátu korozního inženýra se věnoval převážně supervizi ocelových konstrukcí při opravách dálnic (D1 – úsek 9 a 25, SOKP 510) a mostů, např. Žďákovského mostu, a expertní činnosti. Milý Jaroslave, dovolujeme si Ti za všechny kolegy popřát do dalších let pevné zdraví, hodně elánu, krásné pracovní výzvy a zasloužené chvíle radosti a odpočinku mezi svými blízkými.

oblast ČKAIT Karlovarský kraj



## Setkání čestných členů ČKAIT pavilon Bohemia na Výstavišti v Praze 5. května 2026





## Stavba Jihomoravského kraje 2025

