

21. ROČNÍK

CENA INŽENÝRSKÉ KOMORY 2024

ČKAIT



CENA INŽENÝRSKÉ KOMORY 2024

Hlavní partneři



Partneři



Záštity



Ministerstvo životního prostředí

Cena Inženýrské komory 2024

Silniční galerie – Velký městský okruh Brno, úsek Žabovřeská, II. etapa	2
Rekonstrukce zámku Týnec	8
Rekonstrukce budovy Pařížská 25 v Praze	14
Železniční most Červená nad Vltavou	20

Zvláštní cena za realizaci stavby

Rekonstrukce Slunečních lázní v Luhačovicích	26
--	----

Čestné uznání

Dům přírody Brd	30
Vodní nádrž Dobroslava a část polní cesty HC08 v k. ú. Těchobuz	32
Revitalizace hutě Barbora v Jincích	34
Most ev. č. 37937-3 v Blansku	36
Jižní tangenta České Budějovice	38
Cyklostezka a lávka přes Bečvu	40

Cena veřejnosti

Viničné terasy v Plzni	42
Finalisté CIK 2024	46
Porota CIK 2024	48
Jaký byl jubilejní ročník?	49

Osobnost ČKAIT

Ing. František Hladík	50
prof. Ing. František Hrdlička, CSc.	52
Ing. Jan Vítek, DrSc.	54

Náklad: 25 000 • Datum vydání: 17. října 2025

Vydavatel: Česká komora autorizovaných inženýrů a techniků činných ve výstavbě (ČKAIT)

Vedoucí projektu: Ing. Renata Zdařilová, Ph.D. – předsedkyně poroty a členka Představenstva ČKAIT

Autor námětu a hlavní editor: Ing. Markéta Kohoutová • Grafika a redakce: dipl. tech. Jindřich Sládek

Koordinátor projektu: Ing. Dominika Mandíková – vedoucí Střediska vzdělávání a informací ČKAIT

Tisk: Typos, tiskařské závody, s.r.o. • ISBN: 978-80-909384-3-4

Slovo úvodem

Letošní 21. ročník Ceny inženýrské komory opět potvrdil vysokou úroveň českého stavebnictví a před porotou stála i letos povinnost vybrat z plejády 66 nádherných staveb a projektů jen několik nejlepších. Porota je ale složená ze zkušených odborníků a ocenění rozmanitých staveb z mnoha oborů zvládla podle mě na jedničku. Ne všichni zúčastnění mohou s cenou v ruce jásat, to při žádné soutěži nejde, ale poděkování za to, že jste vážení kolegové svou stavbu nebo projekt do soutěže přihlásili, vám zcela určitě patří.

Zajímavé, ale zároveň i logické u většiny přihlášených staveb je, že ruku v ruce s relativně krátkým povolovacím řízením jde kvalitní projektová příprava. Je to jasným signálem pro stavebníky, že kvalita při přípravě stavby většinou přináší i rychlejší povolení, a to s sebou přináší i rychlejší využití investice, ve finále tedy finanční profit. Už léta na to upozorňujeme státní správu při přípravě soutěží ve veřejném sektoru. Bohužel se stále soutěží podle nejjednoduššího výběrového klíče, jen podle ceny. I kdybychom tak měli ten nejlepší digitální portál stavebníka na světě, což doposud určitě neplatí, rychlost staveb bude vždy nejvíce záležet na jejich kvalitní přípravě.

Jako již tradičně bych se chtěl podělit o své osobní postřehy k vítězným stavbám. Mezi stavby oceněné hlavními cenami soutěže patří letos Silniční galerie – Velký městský okruh Brno, Rekonstrukce Zámku Týnec, Rekonstrukce budovy Pařížská 25 v Praze nebo Železniční most Červená nad Vltavou. Dvě z nich znám. Silniční galerii občas při průjezdu Brnem využívám a je mi jasné,

jak velkou úlevou pro řadu obyvatel jihomoravské metropole se tato stavba stala. Zácpy na tomto místě byly pověstné a věřím, že jeden brněnský dopravní problém je pryč. Zámek v Týnci mívám při svých cestách na chalupu. Z ruiny se doslova vyloupil krásný barokní skvost. Cítím jako svou povinnost prohlédnout si nejen jeho vnější podobu, ale také interiér. I tento výtisk mě přesvědčuje o tom, že je ostudou, že jsem to ještě neučinil. Pařížská 25 je příkladem zdařilé rekonstrukce stavby staré pouze 50 let. I zde je rychlost povolení na pražské poměry skoro neuvěřitelná. Přičteme-li k tomu ještě nutnost konzultací s památkáři, nezbyváá než smeknout klobouk. Poslední oceněnou stavbou je železniční most. Souhlasím s názorem, že někdy je urputná snaha o záchranu starého mostu na škodu celkovému řešení. Nový most je nádhernou inženýrskou konstrukcí, vedle které ten původní působí jaksí nepatřičně. Ale známe v těchto sporech i další smutné případy, ke kterým dle mého názoru patří i železniční most v Praze. Odbornost často ustupuje emocím laiků, a to není u posuzování staveb, kde by na prvním místě měla stát bezpečnost, dobrým řešením.

Vážení přátelé, věnujte svou pozornost i kolegům, kteří byli letos oceněni titulem osobnost ČKAIT. František Hrdlička, František Hladík i Jan Vítek jsou skvělými odborníky, kteří vždy dělali čest naší organizaci. Stali se inspirací pro řadu svých spolupracovníků a studentů, je za nimi velká řada projektů, odborných publikací a výjimečných stavebních děl. Je pro mne velkou ctí, že jsem měl možnost se se všemi setkat a často i spolupracovat.



Ing. Robert Špalek

předseda ČKAIT

autorizovaný inženýr v oboru
statika a dynamika staveb

ČKAIT 0200683, IS00, oblast Plzeňský kraj

ckait.cz



Silniční galerie – Velký městský okruh Brno, úsek Žabovřeská, II. etapa

Cena Inženýrské komory 2024

Ocenění bylo uděleno za realizaci kvalitního inženýrského díla, které jedinečným způsobem spojuje mostní, tunelovou a dopravní konstrukci do jednoho celku. Stavba představuje významný městotvorný prvek, jenž díky parkové úpravě na stropě silniční galerie plní i rekreační funkci.



Foto: Petr Adámek



Stavba silniční galerie Žabovřeská v rámci velkého městského okruhu v Brně ukazuje, že spojením kvalitního inženýrského návrhu se zkušeným zhotovitelem lze vytvořit klidné odpočinkové místo uprostřed rušného městského prostředí.

Realizace byla limitována příkrým skalním svahem Wilsonova lesa, frekventovanou silnicí I/42 a korytem řeky Svratky. Nový zelený komunikační most spojující brněnské městské části Žabovřesky, Pisárky a Jundrov hojně využívají pěší, cyklisté i maminky s kočárky. Samotný návrh galerie byl inspirován obdobnými konstrukcemi, známými zejména z horských oblastí alpských zemí. Tento typ konstrukce umožňuje nejen zakrýt rušnou komunikaci, ale také chrání dopravu před padajícími kameny. Citlivý návrh parkové úpravy realizovaný na stropě galerie propojuje původní i nové pěší trasy. „Jednostranná“ část galerie je navržena tak, aby snižovala negativní účinky dopravy na okolní zástavbu. „Oboustranná“ galerie zabezpečuje nepřerušovaný biokoridor od Wilsonova lesa směrem k řece Svratce.

Dálnice jako místo městské rekreace

Návrh konstrukce silniční galerie se musel vyrovnat s velkým zatížením, a to jak skalního masivu Wilsonova lesa, tak i hmotností zásypu nutného pro překrytí tubusu tramvajového tunelu. To kladlo nemalé nároky na pilotové i plošné založení celého objektu silniční galerie. Zhotovitel se společně s projektantem musel vypořádat s logisticky komplikovaným prostředím výstavby již tak technicky náročné konstrukce. Silnice I/42 brněnského velkého městského okruhu (VMO) je vedena městskými částmi Žabovřesky a Pisárky na severovýchodě Brna. Zde je trasována úzkým hrdlem malebného údolí vymezeného strmými skalními svahy

Wilsonova lesa a meandrem řeky Svratky. Úsek VMO Žabovřeská byl v návrhu i v realizaci rozdělen do dvou etap. Silniční galerie byla součástí II. etapy. Tvoří ji železobetonová rámová konstrukce celkové délky 328 m. V jižní části směrem od Pisárek je vedena nad pravým jízdním pásem podél skály jako jednostranná v délce 247 m. Navazující oboustranná galerie na severu přemostuje oba jízdní pásy v délce 80 m. Zde galerie plní funkci ekoduktu převádějícího pěší trasy přes vytíženou čtyřpruhovou silniční komunikaci. Šířkově galerie přemostuje vždy dva jízdní pruhy pro každý směr podcházející komunikace.

Zakládání komplikovaly naplaveniny i skály

Výzvou pro zhotovitele a projektanty bylo vyřešit velmi složité základové poměry, kdy se proměnná úroveň skalního podloží prolínala s masivními nánosy říčních naplavenin. Neméně složité bylo vyřešit křížení inženýrských sítí, například ochranu šikmo vedené kmenové kanalizační stoky pod pilotovým základem oboustranné galerie. Betonáž masivní nosné konstrukce stropu galerie byla realizována z posuvné i pevné skruže vzájemně postupující proti sobě po jednotlivých dilatačních celcích. Na samotné stropní konstrukci byl proveden zásyp pro realizaci parkové úpravy celé oblasti a také základ pro lávku s vyhlídkou, která zajišťuje přístup k vyšším partiím parku Wilsonova lesa. Celá konstrukce silniční galerie vytvoří s předchozí částí VMO Žabovřeská (I. etapa) kvalitní místo pro městskou rekreaci.





Zpracovatel projektové dokumentace

PK OSSENDORF s.r.o.

Ing. Michal Zhoř (ČKAIT 1006336, ID00)
hlavní inženýr projektu

Link projekt s.r.o.

Ing. Marta Řeřuchová (ČKAIT 1004912, IM00)
statické a konstrukční řešení

Ing. Kamil Řeřucha (ČKAIT 1004911, IM00)
statické a konstrukční řešení

Zhotovitel stavby

HOCHTIEF CZ a. s., divize Dopravní stavby

Ing. Miroslav Lipka (ČKAIT 1006945, ID00, IG00)
stavbyvedoucí

Stavebník

Ředitelství silnic a dálnic ČR, Statutární město Brno

Technický dozor stavebníka

SHP TS, s.r.o.

Ing. Branislav Čičmanec (ČKAIT 3000360, TM00)

Harmonogram prací

prosinec 2017 – zahájení projektových prací

srpen 2019 – vydání stavebního povolení

září 2021 – zahájení výstavby

listopad 2024 – dokončení stavby

Cena bez DPH

2,035 mld. Kč

Lokalita

Brno, MČ Žabovřesky 610470, Pisárky 610208

ID00 – autorizovaný inženýr v oboru dopravní stavby

IM00 – autorizovaný inženýr v oboru mosty a inženýrské konstrukce

IG00 – autorizovaný inženýr v oboru geotechnika

TM00 – autorizovaný technik v oboru mosty a inženýrské konstrukce



Na otázky odpovídá

Ing. Miroslav Lipka

stavbyvedoucí, HOCHTIEF CZ a. s.

autorizovaný inženýr v oboru
dopravní stavby a geotechnika

ČKAIT 1006945, ID00, IG00, oblast Jihomoravský kraj

Proč se stavba jmenuje silniční galerie?

Pojmenování silniční galerie není námi samoučelně použité. Jde o přesně definovaný typ konstrukce, který popisují i české normy pro projektování pozemních komunikací, mostů a objektů drah. Bylo zvažováno mnoho variantních řešení, ale nakonec byla zvolena inspirace obdobnými typy konstrukcí, kterými projíždíme při návštěvě alpských masivů. Obdobně jako v alpských zemích i na ulici Žabovřeské slouží především jako ochrana před padajícím kamením. Současně eliminuje šíření hluku z provozu do okolí.

Co byste na této stavbě označil jako stavařské umění?

V souvislosti s touto stavbou bych vyzdvihl dvě věci. Za prvé, z pohledu člověka, který žije v Brně nedaleko zde popisované stavby, je to její celková koncepce. Projektanti zde skloubili nejen funkčnost konstrukce silniční galerie pro dopravu, ale také její neocenitelnou přidanou hodnotu jako městotvorného prvku. V souvislosti s tím nemohu vynechat osvětenost investora, který tuto vybranou variantu podpořil.

Za druhé, z pohledu stavbyvedoucího podílejšího se na stavbě silniční galerie, to byla vzájemná souhra zúčastněných firem. Na tak malém prostoru – „písečku“ – bylo nutno provést mnoho stavebních činností. Každá firma měla samozřejmě zájem svou vlastní část dokončit včas a co nejlépe. Naštěstí se tam sešla skupina stavařů, kteří své stavařské umění dobře zvládali a zároveň byli schopni se na mnoha věcech racionálně domluvit. Z mého úhlu pohledu je tedy stavařské umění z velké části domluva samotná!

Proč byla stavba zahájena až dva roky po vydání stavebního povolení?

U takto stavebně náročné akce je velice složité výběrové řízení, kdy se účastníci z řad zhotovitelských firem dotazují investora na nejasnosti v zadávací dokumentaci. Zde tomu nebylo jinak. Proto soutěž na dodavatele stavby trvala mnoho měsíců. To pak vyvrcholilo známou kauzou, kdy soutěž námitkami napadla slovenská firma Deštruktprojekt. A tím výběrové řízení prodloužila o další měsíce. To mělo za následek oddálení zahájení samotné stavby.

Galerie je vlastně parkem s velkými stromy, které rostou nad městským okruhem. Jak jste to stavebně řešili?

Již ve fázi návrhu stropní konstrukce galerie bylo uvažováno s parkovou úpravou s výsadbou stromů. Nejnáchylnějším prvkem pro poškození kořenovým systémem stromů je izolační souvrství stropní konstrukce. Vnik a průsak vody do stropní konstrukce by měl silně degradující účinek na konstrukci.

Aby se eliminovalo poškození izolačního souvrství na co nejmenší možnou míru, je zde ochranná vrstva z geotextilie a 150 mm tlustá železobetonová deska. Až na této ochranné vrstvě byl proveden zásyp z hlíny, do kterého byly vysazeny stromy. Byly vybrány stromy s plochým kořenovým systémem.

Jaké to je procházet se po střeše dopravní stavby?

Běžný návštěvník si ani neuvedomí, že se prochází po konstrukci dopravní stavby a má pod sebou projíždějící auta. Až budou za několik let čerstvě vysazené stromy a keře v plné síle a zeleni, dojem oázy uprostřed města bude ještě více umocněn.

Jaký biokoridor zde vede?

Část silniční galerie je vyprojektována a postavena jako ekodukt, což je označení pro konstrukci pro převod zvěře přes liniovou překážku, která tak vytváří biokoridor. V našem případě je toto označení lehce zavádějící. Jsme v hustě obydlené městské aglomeraci. Biokoridorem je zde myšleno prodloužení stávající zeleně Wilsonova lesa směrem k zahrádkářské kolonii podél řeky Svatky. Podařilo se ozelenit část města, která by za normálních okolností byla jen otevřenou dopravní tepnou bez přidané hodnoty.

Co to pro Vás při realizaci stavby znamenalo?

Stavba byla pravidelně pod dohledem zástupce ekodozoru. Ten kontroloval, zda nám neunikají provozní kapaliny ze stavebních strojů a zda v průběhu prací nezasahujeme nebo nepoškodujeme stávající vzrostlou zeleň. Museli jsme přemístit cca 8 m dlouhý kmen doupného stromu, který slouží jako hnízdiště různých drobných živočichů, především vzácného hmyzu.

Jak složité bylo zakládání této stavby?

Založení silniční galerie bylo velkou výzvou. V místě budoucích základových konstrukcí byl proveden jen omezený průzkum, neboť zde vedla původní trasa silnice I/42 společně s tramvajovou tratí. Lokalita skrývala mnoho historických artefaktů stavebních činností našich předků, kteří se v místech stavby usazovali již v průběhu 15. století. Tyto překážky v podobě cihelných sklepů, kleneb a starých kanalizací byly v lepším případě odhaleny archeology těsně před zahájením prací. V horších případech jsme je objevili například při vrtání pilot. Projektanti byli velice nápomocni zhotoviteli při řešení technických překážek. Díky tomu, že se zde sešla vybraná společnost odborníků na slovo vzatých, bylo z pohledu realizátora o to jednodušší

zkoordinovat a dokončit takto náročnou stavbu. Přes všechna prostorová úskalí a množství zúčastněných subdodavatelských subjektů, které bylo nutno řídit, musím hodnotit tuto stavební akci velice kladně.

Celková délka konstrukce je 328 m a stavba trvala 25 měsíců. Kdybych to zprůměrovala, pak by to znamenalo postavit 13 m za jeden měsíc. Co bylo na realizaci této stavby nejsložitější?

Největší překážkou byla příroda. A to v podobě zvětralého skalního masivu Wilsonova lesa, který ohrožoval nejen nás svou nestabilitou. Opady ostrého kamenní byly sice postupně víc a víc eliminovány systémem kotvení doplněného o ocelové sítě, ale i tak docházelo především po deštích k sesuvům o objemech mnoha metrů krychlových kamenné sutě. To nedělalo vrásky jen nám stavařům, ale také koordinátorům bezpečnosti práce. Další velkou komplikací byla prostorová omezenost úzkého hrdla mezi skalním masivem Wilsonova lesa, silně vytíženou silnicí I/42 a korytem řeky Svatky. Zde nebyl prostor na velké zařízení staveniště. Především uskladnění stavebního materiálu bylo plánováno systémem „just in time“. Materiál dorazil na stavbu v přesně daný čas a byl v co nejkratším možném termínu zabudován do konstrukce. Na logistiku byly kladeny velké nároky a bylo na všech zúčastněných, jak se vzájemně domluví.

Stavba se realizovala v krizových letech 2021 až 2024. Mělo to nějaký vliv na organizaci stavebních prací?

Naštěstí nemělo. Samozřejmě, prvotní panika z nárůstu cen stavebních materiálů byla značná. Kolegové z nákupního oddělení museli vyvinout enormní úsilí a najít nové zdroje pro dodávky strategických materiálů.



Rekonstrukce zámku Týnec



Cena Inženýrské komory 2024

Ocenění bylo uděleno za citlivý návrh rekonstrukce s cílem obnovení národní kulturní památky zámku vrcholného baroka do funkční podoby kulturního centra a galerie moderního umění.



Foto: Zámek Týnec, z.s.

Rekonstrukce zámku Týnec propojila minulost a současné umění. S trochou nadsázky lze říci, že tam, kde zakládající majitel spolu s barokním architektem Giovanni Battistou Alliprandim přestal budovat, současní majitelé s autorizovaným inženýrem plynule navázali. Na úpatí Šumavy tak vzniklo jedinečné kulturní centrum a muzeum moderního umění.

Zámek Týnec u Klatov z období vrcholného baroka, půl věku vídeňských rozměrů, byl postaven na zelené louce po roce 1700 pro císařského komořího Maxmiliána Norberta Kolowrat Krakowského. Stavba zadlužila rodinu Kolowratových na několik generací. Začátek 20. století, kdy zámek odkoupil Dr. Ing. Jaroslav Polívka, stavitel a filantrop, byl pro zámek příznivý. Na Týnec byli zváni mnozí umělci, mj. Adolf Loos, Alfons Mucha, Jan a Rafael Kubelíkové, Karel Hašler, Josef Váchal, Anna Macková. Šťastné roky vystřídala druhá světová válka, kdy se zámek stal sídlem německé armády. Po válce zde byl sirotčinec a poté desítky let Československá lidová armáda. Po roce 1989 byla devastace zámku korunována snahou o vybudování hotelu a kasina, přičemž byl zlikvidován původní barokní krov.

Na počátku 21. století byl zámek ruinou, jejíž oprava si vyžádala pětadvacet let. Do objektu léta zatékalo, byla narušena statika, většina detailů jako podlahy, stropy, římsy, okna či dveře byla poničena. V roce 1999 se pro tuto překrásnou monumentální stavbu v dezolátním stavu nadchl sběratel umění Jan Pelánek Lazarowitz a odkoupil ji od správkyně konkursní podstaty, aby památku zachránil a umístil zde sbírky umění. „Památku můžete začít opravovat s deseti miliony, ale stejně tak se třemi sty miliony, významná památka tohoto typu, chcete-li se držet tradičních materiálů, řemesel a historických postupů, si však vždy zaslouží investici maximální,“ doplňuje Jan Pelánek Lazarowitz.

Zámek byl v květnu 2014 zařazen na seznam národních kulturních památek díky citlivému přístupu majitele, který po 300 letech navázal na Alliprandiho plány spojit velkorysé barokní prostory s uměním. Dnes je tato národní kulturní památka plná silných příběhů. Restaurována byla všechna dochovaná umělecká výzdoba. Doplněna byla nikoliv pseudohistoricky, nýbrž ve spolupráci s některými z nejvýznamnějších současných umělců. Vybavení bylo podřízeno původní funkci zámku – historické apartmány, obrazárna, koncertní sál a zázemí pro restaurátorské práce. Je zde mj. vystaveno rozsáhlé dílo Josefa Váchala (1884–1969), jednoho z předních umělců 20. století, který na zámku ve 20. a 30. letech často a rád pobýval. Mezi stovkami vystavených děl je i jeho slavná Šumava umírající a romantická z roku 1931, označená Památkou národního písemnictví za nejkrásnější knihu 20. století.

Na záchranu památky byly postupně vyčerpány všechny soukromé prostředky, a přesto nebylo možné převést sem sbírky a být jen provizorně otevřít zámek pro veřejnost. Na opravy průběžně přispívalo Ministerstvo kultury ČR či Nadace Sabarsky Sonnenberger. Významná podpora z evropských prostředků z Programu IROP (MMR), přidělená v roce 2018, pak zásadně dopomohla ke zrychlení záchranných kroků. Umělecké práce a instalace umění jen tak neskončí. Zároveň pokračuje obnova hospodářských budov, altánu, pivovaru a parku.





Stavebník a autor návrhu řešení

Jan Pelánek Lazarowitz

Ing. Blanka Pelánková

Zámek Týnec, z.s.

Zpracovatel projektové dokumentace

Projektová a znalecká kancelář, Ing. Václav Vlček, s.r.o.

Ing. Václav Vlček (ČKAIT 0200109, IP00)

hlavní projektant

Zhotovitel stavby

LS stavby, s.r.o.

Ing. Pavel Bárta (ČKAIT 0201059, IP00)

stavbyvedoucí

Technický dozor stavebníka

Ing. Josef Kubec (ČKAIT 0200019, IP00)

Harmonogram prací

1999 – počátek záchrany zámku včetně projektových prací (Ing. Blanka Pelánková)

červenec 2014 – pokračování projektových prací (Ing. Václav Vlček)

duben 2011, duben 2016, březen 2017, červen 2020 – opakovaná vydání stavebního povolení

červen 2023 – dokončení stavebních prací

Jiná ocenění

Stavba roku Plzeňského kraje 2023 – hlavní cena

Lokalita

Týnec č.p. 1 – st. p. č. 19/2, k. ú. Týnec u Janovic nad Úhlavou



Na otázky odpovídá

Ing. Václav Vlček

hlavní projektant

Projektová a znalecká kancelář, Ing. Václav Vlček, s.r.o.

autorizovaný inženýr v oboru
pozemní stavby

ČKAIT 0200109, IP00, oblast Plzeňský kraj

Kdy jste získal zakázku ke zpracování projektu rekonstrukce zámku Týnec? Pamatujete si dojmy z první návštěvy?

Majitel zámku mě oslovil poprvé v roce 2010. První návštěva byla „rozporuplná“. Na jedné straně fascinující stavba a na druhé straně smutek ze zdevastovaného stavu tak úžasného objektu. Zámek tehdy ještě nebyl národní kulturní památkou. Mým prvním úkolem bylo navrhnout úpravy venkovního areálu zámku, zejména vodní nádrž a navazující sportovní plochy, které se ale nerealizovaly. Pak se spolupráce rozšířila i na vlastní obnovu budovy zámku.

Kdo všechno se podílel na vizi obnovy a zpracování projektové dokumentace rekonstrukce?

Hlavním představitelem konceptu obnovy této výjimečné stavby je od počátku, tedy od roku 1999, Jan Pelánek Lazarowitz. Naše kancelář dala k přípravě a realizaci rekonstrukce potřebný odborný servis.

Jak se Vám spolupracovalo s novým majitelem a památkáři?

Spolupráce s novým majitelem trvá již více jak 10 let a je skvělá! Jeho představy a odborné znalosti z historie a umění jsou spojeny s myšlenkou maximálního využití tradičních materiálů, řemesel a historických postupů. Díky tomu byla i jednání s památkáři, konkrétně pracovištěm NPÚ v Plzni, na mimořádně dobré úrovni.

Co vše jste na zámku Týnec dělal?

Naše kancelář zajišťovala projektování obnovy stavby zámku pro povolení změn staveb od roku 2014, které nahradilo původní stavební povolení z roku 2011. Následně jsme vyhráli výběrové řízení pro zpracování dokumentace pro provádění stavby. Podle ní

byla rekonstrukce dokončena a poté stavba v roce 2023 zkolaudována. Autorský dozor jsme vykonávali podle potřeby stavby. Většinou jsme řešili upřesnění stavebních detailů. Spolupráce se zhotovitelem a rovněž i se stavebním dozorem byla velmi dobrá, operativní.

Zámek prošel v minulém století dvě armády a po pokusu o vybudování kasina v tomto století byla vážně narušena statika. Co bylo na tomto zámku podle vás tak úžasného, že stál za záchranu?

Stavba byla a je uměleckým stavebním skvostem, je poctou mít možnost se na takové práci podílet.

Fotografie původního stavu ukazují velký zmar. Co musí vědět ten, kdo má projektovat záchranu takto zničené historické památky, když jí chybí dveře, okna, podlahy i stropy?

Část věcí se v opotřeбенém a poničeném stavu dochovala, nedochované součásti jsme navrhovali v souladu se získanými informacemi o dobové architektuře. Majitel měl o obnově jasnou představu a rozsáhlou knihovnu odborné literatury, všechny kroky byly ve shodě s orgány památkové péče. Architektura mě osobně zajímá jako celek a práce na stavební památce vrcholného baroka byla mimořádnou zkušeností.

Jak jste stavebně řešil vkládání nových prvků do historické dispozice?

Rekonstrukce zámku byla realizována bez jakýchkoliv dispozičních zásahů, pouze s výjimkou nezbytného sociálního zázemí. Restaurována byla i všechna dochovaná umělecká výzdoba.



Co bylo nejnáročnější při záchraně této památky?

Nejtěžší bylo propsat vizi do šetrného provedení obnovy tak, abychom nikde a nijak nenarušili původnost stavby. Při rekonstrukci se používaly z velké části tradiční materiály a historické řemeslné postupy. Mnohé stavební prvky byly opraveny a repasovány. Využívali jsme současných technologií tak, aby ladily s celkovým dobovým rázem. Průběžně se prováděly průzkumy freskové výzdoby, štukatérských prací, vnitřních výmalb, kamenných prvků, parketových a fošnových podlah, spárořezů dlažeb, dochované barevnosti fasád atd. Podle výsledků těchto průzkumů byl na pravidelných kontrolních dnech na stavbě rozhodnut další postup.

Opravy zámku byly financovány kombinací soukromých a veřejných finančních prostředků. Musel jste tomu přizpůsobovat projektovou dokumentaci?

Ne, projektová dokumentace byla zpracována k obrazu současného majitele.

Kdo navrhoval nové expozice?

Finalizace celkového úsilí obnovy zámku je prací Jana Pelánka Lazarowitz a jeho manželky Hany Jirmusové Lazarowitz.

Jak jste spokojen se současnou podobou zámku? Projektujete opravu jeho dalších částí?

Se současnou podobou zámku jsem velice spokojen. Úspěšně se podařilo znovuzrození této jedinečné stavby pro další generace. Nyní projektujeme stavební úpravy objektu původní konírny na vstupní část pro veřejnost.

Jaké to je, když pozemní inženýr z 21. století má navázat na předního barokního stavitele Giovanni Battistu Alliprandiho z 18. století?

V počátku projektových prací jsem tuto souvislost zvlášť nevíměl. Výjimečnost situace jsem si uvědomil postupem doby.



Rekonstrukce budovy Pařížská 25 v Praze

Cena Inženýrské komory 2024

Ocenění bylo uděleno za návrh rozsáhlé a komplexní rekonstrukce zpracované v systému informačního modelování staveb (BIM), která reflektuje nové způsoby využití, současné požadavky a trendy, včetně návrhu pokročilých technologických prvků a inteligentních systémů.



Foto: Jan Kolský



Dům číslo 25 v Pařížské ulici opravdu nepřehlédnete. Od Vltavy je to jen pár kroků a spolu s hotelem InterContinental tvoří vstupní bránu do Starého Města. Jedná se o exkluzivní adresu v nejdražší ulici Česka, která dlouhodobě patří také mezi nejdražší lokality ve střední Evropě.

Šlo o celkovou rekonstrukci stávajícího objektu ze 70. let, tedy poměrně moderního domu bývalého „Tuzexu“ umístěného mezi typickou historickou zástavbou Starého Města, a to na exponovaném nároží ulic Pařížská a 17. listopadu.

Polyfunkční budova má jedno podzemní a osm nadzemních podlaží o celkové užité ploše 5 150 m². Pro účely rekonstrukce musela být téměř celá odstavena – zůstala jen nosná ocelová konstrukce. To umožnilo objekt od základu zmodernizovat a přidat prvky, které odpovídají současným stavebním požadavkům, parametrům a trendům.

Jednotlivým prvkem je fasáda z travertinového obkladu, která je zpracována s mimořádnou přesností a citem pro detail. Travertinové bloky pocházejí z vápencového lomu nedaleko Říma. V Česku byly rozřezány na jednotlivé desky, které na sebe po celé fasádě navazují. Vznikají tak nevšedně přirozené plochy, jimž dominují velké okenní portály doplněné zlatavými bríty. Stejný obklad je i hlavní linkou interiéru společných prostor.

V budově najdeme také původní díla například bronzové reliéfy z fasády od umělců Jiřího Babíčka a Zdeňka Kolářského, která byla restaurována a opět vrácena. Největší z nich dnes tvoří dominantu vstupní recepcce a další dva zdobí fasádu z ulice 17. listopadu.

Objekt celkově zachovává proporce a objemy původního domu, plně respektuje okolní zástavbu a stal se

novou dominantou. Ve spojení s protějším brutalistní budovou vytváří od Čechova mostu vstupní bránu do Starého Města. Rekonstrukcí tak vznikla více než důstojná konverze původní budovy.

Na třetím až osmém podlaží se nachází osmnáct luxusních bytových jednotek o celkové ploše 3 040 m². Byty ve vyšších patrech mají vlastní terasy, z té nejvyšší je ojedinělý výhled na Hradčany, Letnou, Petřín, Staré Město, ale i vzdálenější pražské dominanty. První a druhé podlaží tvoří obchodní jednotky. V podzemním podlaží je kromě technologického zázemí umístěn automatický zakladač s otočným modulem, který umožňuje pohodlné parkování dvaceti automobilů. Komplikovaný půdorys typického podlaží byl rozdělen na pět bytových jednotek o ploše od 60 do 160 m².

V posledních dvou podlažích byl původně plánován velkorysý penthouse o ploše přes 1 000 m² s bazénem a umělecky pojatým vnitřním schodištěm. V průběhu výstavby však docházelo ke slučování jednotek a k rozdělení penthousu tak, že nakonec mají bytové jednotky plochu 60 až 320 m². Návrhy jednotlivých dispozic a interiérů si klienti nechávali zpracovávat od renomovaných architektů z různých ateliérů.

Společným prvkem všech bytů jsou velká okna poskytující exkluzivní výhledy a dostatek světla i pro hlubší dispozice rozsáhlých obývacích pokojů.





Zpracovatel projektové dokumentace

CASUA s.r.o.

Ing. Aleš Poděbrad (ČKAIT 0000401, IP00)
manažer projektu

Ing. František Zemek, DiS. (ČKAIT 0102066, TP00)
hlavní projektant

Architektonické řešení

Viktor Udzenija

Zhotovitel stavby

SYNER, s.r.o.

Ing. Róbert Mítro (ČKAIT 3000067, IP00)
stavbyvedoucí

Stavebník

KAPRAIN Real Estate s.r.o.

Miloslav Dufek (ČKAIT 0501123, TP00)
projektový vedoucí

Harmonogram prací

říjen 2018 – zahájení projektových prací

listopad 2019 – vydání stavebního povolení

březen 2020 – počátek výstavby

říjen 2024 – dokončení

Jiná ocenění

Realitní projekt roku, Cena odborné poroty, 2023

Realitní projekt roku, Cena architektů, 2023

Best of Realty, 1. místo v kategorii Menší rezidenční budovy, 2024

CIJ Awards, 1. místo v kategorii Best Luxury Residential, 2024

Lokalita

Pařížská 207/25, Praha 1

IP00 – autorizovaný inženýr v oboru pozemní stavby
TP00 – autorizovaný technik v oboru pozemní stavby



Na otázky odpovídá **Ing. Aleš Poděbrad**

manažer projektu
CASUA s.r.o.

autorizovaný inženýr v oboru
pozemní stavby

ČKAIT 0000401, IP00, oblast HI. m. Praha a Středočeský kraj

Jak moc bylo náročné stavět na Starém Městě Pražském?

Samozřejmě jde o exponovanou lokalitu, proto se k samotné stavbě přistupovalo s maximální ohleduplností. Byly splněny požadavky památkové péče a nelze říct, že by byla rekonstrukce lokalitou výrazně limitována. Staveniště nebylo stísněné a umožňovalo poměrně plynulý průběh.

Co bylo specifické při navrhování bytového domu na tak prestižní adrese v pomalu se vyliďňujícím historickém centru Prahy? S jakými technickými problémy jste se zde museli vyrovnávat?

Z původního objektu zbyl pouze ocelový nosný skelet a podlahové desky jednotlivých podlaží. Skutečnou výzvou bylo vybudování sníženého suterénu pro umístění parkovacího zakladače pomocí vrtaných pilot, následné posílení celé nosné konstrukce a osazení fasády.

Veškeré práce bylo nutné navrhnout tak, aby nebyla zapotřebí těžká technika a nebyl omezen provoz v okolí budovy. Projektově nejnáročnější však byla koordinace technických rozvodů, zejména s ohledem na komplikovaný půdorys a poddimenzované původní výšky pater. To se nám podařilo efektivně vyřešit díky projektování ve 3D.

Proč si stavebník vybral právě vaši firmu?

Bylo nutné zahájit stavbu v co nejkratším čase a CASUA díky zkušenostem a velikosti týmu dokázala tyto požadavky splnit. Navíc standardně projektujeme ve 3D modelech, které jsou pro takto náročné projekty ideální. I proto stavebník svěřil svou důvěru právě nám.

Jak jste spolupracoval s hlavním inženýrem projektu?

Spolupráce s hlavním inženýrem projektu musí být velmi úzká a intenzivní. Je nezbytné, aby mezi nimi proudily informace jak o vývoji projektu, tak o možných variantách řešení. HIP přináší praktická řešení a mou rolí je vnášet zkušenosti a nadhled.

Stavební povolení jste získali již rok po zahájení projektových prací. To jste nemuseli řešit žádné problémy s památkáři a dalšími dotčenými orgány?

Hlavní roli v jednání s památkáři měl architekt společně s klientem. Naše role spočívala především v podpoře při projednávání, a to i vzhledem k našim zkušenostem s projektováním v historickém centru Prahy. Protože šlo o rekonstrukci objektu, který nebyl sám o sobě památkově chráněn, byla jednání s památkáři konstruktivní a podařilo se nalézt shodu s pozitivním výsledkem pro budovu, klienta i architekta.

Naopak realizace stavby trvala čtyři a půl roku. Proč tak dlouho?

Počáteční zdržení nastalo už při zakládání, kdy jsme narazili na výrazně obtížnější podmínky, než se předpokládalo. Následná rekonstrukce skeletu probíhala ve standardním čase. Výběru kamene, konstrukci fasády, „zlatým“ břitům i okenním portálům byla věnována mimořádná péče, která se sice promítla do prodloužení harmonogramu, ale pozitivně ovlivnila výsledný vzhled fasády. Následovaly projekty a změny vnitřních dispozic jednotlivých bytů. Atypická a luxusní řešení vyžadují více času.

Proč byla zachována původní ocelová konstrukce? Musela se upravovat pro novou funkci?

Původní konstrukce byla zachována, ale opětovně posouzena a poddimenzovaná místa byla posílena. Některé stropní desky z trapézového plechu s vyztuženou nabetonávkou byly doplněny a celkově se zvýšila tuhost nosné konstrukce, především díky novému železobetonovému jádru s výtahem a schodištěm. Výzvou pak bylo umístění bazénu o objemu více než 10 m³ na nejvyšší terase.

Podzemní podlaží zde již bylo nebo jste ho museli doplnit?

Podzemní podlaží existovalo, došlo však k jeho prohloubení v místě parkovacího zakladače. Obtížné bylo zejména zajištění stavební jámy pomocí pilot. Následně se řešily průsaky, které byly postupně eliminovány injektáží.

Jak se Vám spolupracovalo s autorem architektonického řešení chorvatským architektem Viktorem Udzenijou?

Spolupráce s panem architektem Udzenijou, kterého každý oslovuje Viktore, byla velmi dobrá. Původní návrhy byly jen mírně upraveny, podstatné prvky zůstaly zachovány. Jeho dohled na stavbě významně přispěl ke kvalitě výsledku, což je vždy chvályhodné.

Jaký je podle vás vztah mezi materiálem, funkcí stavby, řemeslem a inženýrským uměním z pohledu stavebního inženýra?

Všechny tyto aspekty jsou vzájemně propojené. Z pohledu stavebního inženýra je nezbytné, aby konstrukce a jednotlivá řešení byla navržena s ohledem na všechny parametry materiálu, v souladu s normami

a zároveň s ohledem na realizovatelnost. Pak nesmí selhat ani projektant, ani výrobce materiálů, ani dodavatel. Pokud každý odvede svou část perfektně, může vzniknout skutečně kvalitní dílo.

Navrhovali jste i interiér?

Pro jednotlivé byty jsme zpracovávali prováděcí dokumentace na základě zadání architekta. Naším úkolem bylo zajistit technické řešení dispozic a rozvodů. Vzhledem ke specifické klientele byly všechny konstrukce řešeny s vysokými nároky na akustiku. Příjemné bydlení zajišťuje výměna vzduchu prostřednictvím rekuperačních jednotek či přirozeným větráním, dále podlahové vytápění a chlazení. Parkování je umožněno ve dvoupatrovém otočném zakladači v suterénu. K dispozici je také kočárkárna a sklepy.

Proč jste zvolili jako obklad italský travertin? Patří do památkové rezervace chráněné UNESCO?

Je třeba uvést, že jako generální projektant jsme travertin nevybrali. Šlo o rozhodnutí architekta a majitele objektu po intenzivní komunikaci s památkáři. Zdařilý výraz budovy je výsledkem kombinace více faktorů. Členění a objemy vycházejí z hlavních rysů původního objektu. Travertin sám hraje na mnoha historických budovách v Praze výraznou roli a stavbě Pařížská 25 velmi sluší. Zlaté akcenty břitů navíc jasně odkazují na pražské dominanty. Díky tomu stavba jako celek harmonicky zapadá do kontextu a výsledek je nadmíru uspokojivý.



Železniční most Červená nad Vltavou

Cena Inženýrské komory 2024

Ocenění bylo uděleno za realizaci a projektové řešení mimořádného inženýrského díla – Schwarzenberského mostu – v náročných terénních podmínkách, jež zdařile spojilo moderní technologie s precizním stavebním řízením.



Foto: Petr Adámek



Nový železniční most u Červené nad Vltavou se stal technickou dominantou. Je také mostem s největším železobetonovým obloukem v ČR. Pojmenován byl po šlechtickém rodu Schwarzenbergů, který je historicky spojen s jihočeským regionem včetně rozvoje železnice.

Dokončení mostu přineslo cestujícím mezi dvěma významnými jihočeskými městy – Pískem a Tábořem – rychlejší jízdu vlakem a také větší pohodlí díky nasazení moderních souprav. Od listopadu 2024 se v této části trati zvýšila rychlost vlaků z původních 20 na 70 km/h. Na trať se navíc mohla vrátit nákladní doprava. Most je připravený i na instalaci stožárů trakčního vedení pro výhledovou elektrifikaci.

Oblouk nového železničního mostu má rozpětí 156 m, čímž o 6 m předčil dosavadní českou jedničku, silniční Podolský most. Na délku měří 316,3 m, vnější šířka je pouze 6,4 m. Most se klene ve výšce 35 metrů nad hladinou nádrže a 69 metrů ode dna přehrady. Poněkud nechtěným unikátem je to, že Schwarzenberský most vznikl v těsné blízkosti původního nýtovaného mostu z roku 1889. Osy obou mostů dělí pouhých 9 m.

Protože most vykazoval únavové trhliny, byla na něm již dlouho omezena rychlost a jeho stav fakticky neumožňoval provoz nákladních vlaků. Starý most měl být proto snesen, avšak díky občanské iniciativě byl vyhlášen kulturní technickou památkou a zachován. Spolek Viadukt jej chce přebudovat na kulturní prostor a cyklostezku. To je sice technicky možné, ale bude to velmi nákladné.

Ponechání starého mostu podle názoru většiny stavbařů nejen kazí estetický dojem nového mostu, ale zároveň jeho pilíře v řece představují překážku pro lodní dopravu. Na starém mostě skončil železniční provoz v polovině srpna 2024.

Stavba Schwarzenberského mostu představovala mimořádný inženýrský projekt, který úspěšně spojil moderní technologie s precizním stavebním řízením. Na jeho realizaci se podílel zkušený tým, který měl bohaté zkušenosti z obdobných projektů včetně realizace dálničního mostu přes Opárenské údolí s jen o něco málo menším rozpětím oblouku 135 m.

V průběhu výstavby mostu se realizační tým musel potýkat s řadou technických výzev, které vycházely zejména z náročných terénních podmínek. Zejména strmé svahy výrazně komplikovaly logistiku a dopravu stavebního materiálu na staveništi. Výstavba obloukového mostu metodou letmé betonáže s postupným vyvěšováním přes provizorní pylony byla náročná i s ohledem na citlivost konstrukce na změnu teploty.

Stavbaři museli průběžně vyhodnocovat aktuální deformace pomocí numerických analýz. Tato etapa výstavby vyžadovala téměř nepřetržitou spolupráci mezi zhotovitelem, geodetem a projektantem. Před započítím výstavby samotného oblouku bylo nutné vyzkoušet výrobní proces betonáže lamely na vzorku 1:1. Přitom se ověřily technologické postupy, probetování, kvalita povrchů i vývoj hydratačního tepla.

Přes všechny výzvy byla výstavba mostu úspěšně dokončena v plánovaném termínu. Nezbytná výluka na trati, během které došlo k přeložení a napojení traťové koleje ze starého mostu na most nový, trvala jen tři měsíce.





Zpracovatel projektové dokumentace

SUDOP PRAHA a.s.

Ing. Martin Vlasák (ČKAIT 0009271, ID00, IM00)
hlavní projektant

Ing. Jakub Göringer (ČKAIT 0013505, IM00)
projektant mostu

Zhotovitel stavby

Metrostav TBR a.s.

Milan Špička (ČKAIT 0011407, TM00)
projektový manažer

Stavebník

Správa železnic, státní organizace

Ing. Stanislav Kejval (ČKAIT 0200440, ID00, IM00)
příprava stavby

Technický dozor stavebníka

Správa železnic, státní organizace

Ing. Petr Žákovec (ČKAIT 0202315, IM00)

Harmonogram prací

leden 2018 – zahájení projektových prací

září 2020 – vydání stavebního povolení

prosinec 2021 – počátek výstavby

listopad 2024 – uvedení do provozu

Cena bez DPH

640 mil. Kč

Lokalita

Červená nad Vltavou, Jihočeský kraj

ID00 – autorizovaný inženýr v oboru dopravní stavby

IM00 – autorizovaný inženýr v oboru mosty a inženýrské konstrukce

TM00 – autorizovaný technik v oboru mosty a inženýrské konstrukce



Na otázky odpovídá **Ing. Petr Žákovec**

technický dozor stavebníka
Správa železnic, státní organizace

autorizovaný inženýr v oboru
mosty a inženýrské konstrukce

ČKAIT 0202315, IM00, oblast Plzeňský kraj

Nový most vyrostl vedle původního ocelového železničního mostu, který měl být odstraněn a nahrazen. Trochu mi to připomíná problémy s pražským výtoňským mostem. Mohl by to být model, jak podobné technické nedostatky starých železničních mostů řešit?

S Výtoní bych to nesrovnával. Technicky to jsou odlišné případy. Tady jsme mohli postavit nový most na přeložce, což by v Praze nešlo. Jako obecný model řešení přestaveb mostů bych to rozhodně nebral. Každý most je svébytné dílo, na které jsou projektant i ostatní účastníci výstavby pyšní. Zde jsou oba mosty tak blízko, že nevynikne ani jeden. Třeba na mostě přes Hracholuskou přehradu jsme vyměnili ocelovou konstrukci a je na ní umístěna lávka pro pěší. To vypadá velice hezky.

Starý most se stal kulturní památkou až když měl být odstraněn. Museli jste měnit projekt výstavby nového mostu?

Vyhlášení mostu za kulturní památku proběhlo dokonce až v době realizace, tedy když bylo vydáno pravomocné stavební povolení a vybrán zhotovitel. Přesto to nebyl takový problém. Jen jsme nakonec ten starý most neodstranili. Postavit nový oblouk vedle stávajícího mostu byl od začátku záměr, hlavně z důvodu minimalizace výluk na trati. Mezi Budějovicemi a Prahou je to jediné železniční spojení přes Vltavu, čímž je tato trať svým způsobem strategická. Hlavní komplikací bylo zajištění provozované koleje nad stavební jámou nového mostu a vypořádat se s průběhem terénu kolem opěr. Po celou dobu stavby, tedy až do doby přepojení na novou konstrukci, zde byla stále provozována železniční doprava.

A jak to bude se starým mostem v budoucnu, když už neslouží železnici?

Správa železnic v současné době dojednává převod mostu na spolek Viadukt, který má v plánu stávající konstrukci natřít a vytvořit na ní cyklostezku, případně i jinak využít. Pro IZS ani automobily se však přejezd nepředpokládá a aktuálně není k mostu žádný přístup. Okolo jsou soukromé pozemky. Oproti tomu, kdy se zprvu uvažovalo s opravou a zesílením stávající konstrukce pro železniční dopravu, její „přestavba“ na cyklolávku zřejmě nebude vyžadovat tak rozsáhlé výměny prvků a komplexní sanaci spodní stavby. I přesto odhaduji náklady na opravu mostu něco přes 300 milionů.

Povolení na stavbu nového mostu jste získali po téměř třech letech od začátku projektových prací? Co bylo největším problémem?

Ani tak nešlo o problém. Zprvu se ve studii posuzovalo, zda stávající konstrukci nahradit novou ocelovou konstrukci, ale vzhledem k již zmiňovaným výlukám se přistoupilo k projektu nového oblouku v odsunutě poloze. Během přípravy došlo k novelizaci starého stavebního zákona s cílem sloučení územního a stavebního řízení. Dopracovávala se tedy nová dokumentace pro společné povolení. Mimochodem bylo to první vydané společné povolení pro mostní stavby na dráze.

Co bylo důležité při výběru zhotovitele mostu?

Při výběru zhotovitele se posuzovala nejnížší nabídková cena. Poté se u vítězného uchazeče posuzovaly reference. Nejlepší nabídku podal Metrostav TBR a.s., který splnil i kvalitativní požadavky, neboť stavěl železobetonový obloukový most přes Opárenské údolí na dálnici D8.

Nová mostní konstrukce se stavěla ve výšce téměř 70 m nade dnem Orlíku. Jak náročná byla technologie výstavby?

Zajímavá byla naprosto symetrická výstavba oblouku metodou letmé betonáže a postupného vyvěšování jednotlivých lamel, která probíhala zároveň z obou břehů. Na základových blocích jsme vybetonovali zárodky, na které se osadily betonážní vozíky. Ty sloužily jak pro montáž výztuže jednotlivých lamel, tak následně bednění a betonáž. Každá lamela pak byla pomocí lan kotvena do pilíře a zpětným závěsem pak do základů vzdálenějších pilířů. Středová část oblouku byla kotvena do provizorních pylónů výšky 21,6 m vybetonovaných nad úroveň mostovky.

Kousek po proudu na soutoku Vltavy a Otavy u Zvíkova stojí dva velké mosty, kde se v roce 1960 poprvé použila metoda betonování letmo pomocí posuvného bednění, kterou vymyslel dnes již stoletý Ing. Jan Víttek. Jak se za těch 65 let od prvního použití tato technologie výstavby mostů změnila?

Byla zde použita také letmá betonáž s posuvným bedněním, ale s vyvěšováním, což je trochu jiný způsob, než kterým se stavěly zvíkovské mosty. Ta tehdejší technologie Ing. Vítka se používá s drobnými vylepšeními dodnes.

Jak často jste byl jako technický dozor na stavbě?

To záviselo na aktuální rozpracovanosti stavby. Když se stavělo na obou březích, tak třeba obden, ale v průměru tak dvakrát do týdne.

Výstavba trvala tři roky. Je to dlouho?

Někomu se to může zdát dlouho, ale stavba probíhala podle harmonogramu a žádné významné zdržení nenastalo. První rok se dělaly základy, střílela se celá skalní stěna na pravém břehu, prováděly se piloty i mikropiloty. Druhý rok se stavěl oblouk a krajní pole mostovky a třetí rok se dokončovaly pilíře a mostovka na oblouku.

Jak se vám při pohledu zdálky líbí panorama s dvěma mosty vedle sebe?

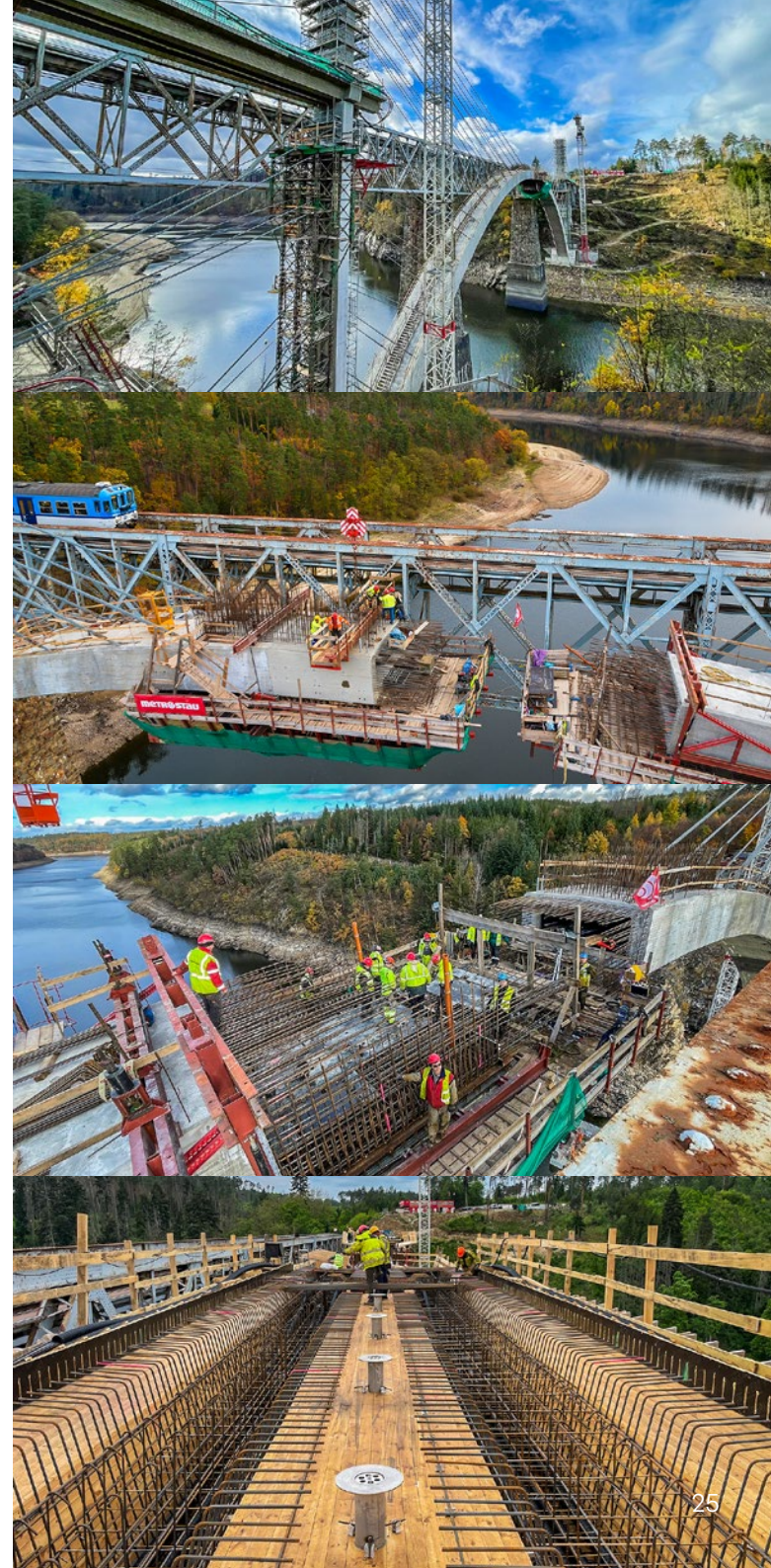
Vůbec ne! Tvar nového mostu je zcela odlišný od původní ocelové konstrukce. To byl i záměr projektanta, protože většina mostů přes Vltavu má obloukovou konstrukci. Starý most tam po dokončení stavby stát neměl a měla zde být vytvořena nová dominanta. Bohužel právě z dálky se jeví, jako by kamenné pilíře starého mostu podpíraly nový oblouk a celé panorama působí násilně.

Jak jste spokojen s výsledkem?

Pokud budeme mluvit pouze o novém mostě, osobně jsem s výsledkem velice spokojen, a to od návrhu přes vlastní realizaci. Spolupráce s celým realizačním týmem byla na velmi vysoké úrovni a je to patrné třeba i na kvalitě betonu.

Co bylo podle Vás na tomto mostě největším inženýrským uměním?

Za mě určitě výpočet nastavování sil v lanech závěsů jednotlivých lamel během výstavby. S tím bylo hodně práce, protože velký vliv měly i teploty a oslunění. Rozdílné hodnoty byly i na levém a pravém břehu.





Rekonstrukce Slunečních lázní v Luhačovicích

Zvláštní cena za realizaci stavby

Ocenění bylo uděleno za kvalitní realizaci záchrany výjimečného architektonického díla, spočívající v citlivé obnově historických budov komplexu Vodoléčebného ústavu a Říčních a slunečních lázní, včetně jejich okolí, v souladu s požadavky památkové péče.

Foto: Petra Závodná



Rekonstrukcí prošel celý areál Slunečních lázní postavený původně podle návrhu architekta Dušana Jurkoviče z roku 1902. Nejzásadnějších zásahů se dočkal nejen historicky a architektonicky nejhodnotnější centrální Vodoléčebný ústav, ale i Říční a sluneční lázně, Sírné a slatinné lázně i technický objekt bývalé kotelny a prádelny. Na místě původního barokního mlýna a prvorepublikových lázeňských léčebných procedur a odpočinku vzniklo moderní kulturní centrum.

Unikátní dílo Dušana Jurkoviče sice bylo prohlášeno kulturní památkou již v roce 1958, ale přesto bylo na konci devadesátých let ve značně zchátralém stavu. Zastaraly i lázeňské technologie. Nejprve se uzavřely sírné a slatinné lázně, později vodoléčba. Poslední léčebné procedury se tu prováděly v roce 2012.

Kvůli jeho špatnému stavu a náročnosti rekonstrukce chtěla roku 2013 společnost Lázně Luhačovice celý areál prodat, ale nakonec se rozhodla ponechat si tuto kulturní památku a přestavět ji na muzeum a kulturní centrum.

Projektová dokumentace vznikala pod vedením architekta Petra Všeťky z Transat architekti. Zhotovitel stavby doplnil projektovou dokumentaci pro provádění stavby o podrobnější podobu. Pečlivě zpracovaná výrobní dokumentace byla nutnou podmínkou úspěšné obnovy.

„Zaměřili jsme se především na technické detaily a praktickou proveditelnost jednotlivých řešení. Naší prioritou bylo zajistit hladký průběh výroby a montáže, minimalizovat riziko nejasností na stavbě a zajistit efektivní postup prací. Součástí naší práce bylo také optimalizovat některá řešení tak, aby byla nejen funkční a bezpečná, ale zároveň i ekonomicky efektivní a udržitelná. Navázali jsme na práci projektantů a převedli jejich návrhy do praxe tak, aby výsledné dílo odpovídalo požadované kvalitě a plně vyhovovalo

potřebám investora i uživatelů,“ vysvětluje Ing. Michal Hořák, hlavní stavbyvedoucí zhotovitele Navláčil stavební firma, s.r.o.

Velkou výzvou v rámci celé obnovy bylo budování nových suterénních prostor pod stávajícími objekty. Komplexní práce s využitím vrtaných pilot, zápor a ocelových konstrukcí umožnily vyvést stávající historické budovy a podkopat je pro výstavbu nových prostor. Bourání a budování nových stropních konstrukcí ve stávajících uzavřených prostorech vyžadovalo velmi pečlivé plánování a precizní provedení, aby byla zachována stabilita stávajících konstrukcí a dosaženo bezpečného pokračování rekonstrukce.

Z důvodu památkové ochrany byly v maximální možné míře zachovány stávající konstrukce a materiály. Provedeny byly částečné úpravy, jako výměna částí krovu a restaurování hrázděných konstrukcí. Degradované omítky byly opraveny injektáží.

Během celé rekonstrukce byl kladen obzvláště velký důraz na restaurování a repasování velkého množství prvků, zejména pak truhlářských. Za zmínku stojí použití marockých štuků, hliněných omítek, luxfer či realizace mlatových cest.

Zpracovatel projektové dokumentace

Transat architekti

Ing. Petr Všeťka (ČKA 02635, A.1, A.2, A.3)
architekt, zodpovědný projektant

Zhotovitel stavby

Navláčil stavební firma, s.r.o.

Ing. Michal Hořák (ČKAIT 1302596, IP00)
hlavní stavbyvedoucí

Richard Pišek (ČKAIT 1302167, TP00)
stavbyvedoucí

Stavebník

Lázně Luhačovice, a.s.

Technický dozor stavebníka

JL5 spol. s r.o.

Ing. Petr Konečný (ČKAIT 1302428, IP00)

Harmonogram prací

2015 – zahájení projektových prací

březen 2017 – vydání stavebního povolení

březen 2021 – zahájení výstavby

červenec 2023 – dokončení stavby

Cena bez DPH

96 mil. Kč

Lokalita

L. Janáčka 97, 763 26 Luhačovice

A.1 – autorizovaný architekt oboru architektura
A.2 – autorizovaný architekt oboru územní plánování
A.3 – autorizovaný architekt oboru krajinářská architektura
IP00 – autorizovaný inženýr v oboru pozemní stavby
TP00 – autorizovaný technik v oboru pozemní stavby



Na otázky odpovídá
Ing. Michal Hořák

hlavní stavbyvedoucí
Navláčil stavební firma, s.r.o.

autorizovaný inženýr v oboru
pozemní stavby

ČKAIT 1302596, IP00, oblast Zlínský kraj

Základy byly ve velmi špatném stavu. Věděli jste předem, do čeho jdete, nebo se to ukázalo až při zahájení stavebních prací?

Během provádění výkopových prací u budovy bývalé vodoléčby jsme narazili na zásadní komplikaci. Základová spára se nacházela výrazně výše, než předpokládal původní projekt. Tato skutečnost nebyla předem známá a ukázala se až při samotném zahájení prací. Aby byla zajištěna stabilita celého objektu, museli jsme přistoupit k postupnému podzákladování, a to po etapách. Tento technologicky i časově náročný proces nám umožnil objekt bezpečně zajistit, aniž by došlo k ohrožení jeho statiky.

Jak náročné bylo vytvořit nový suterénní prostor a propojit dvě zchátralé budovy podzemním koridorem?

Věděli jsme, že nás čeká mimořádně náročný úkol. Ale až samotná realizace ukázala, jak složitá bude celý proces zvládnout. Budovu bylo nutné ztuzit, podchytit, postupně podkopat a současně pod ní vybudovat zcela nový suterénní prostor. Vzhledem ke špatnému stavu staveb šlo o velmi citlivý zásah, který vyžadoval přesnou koordinaci a pečlivé technologické postupy. Každý krok musel být proveden tak, aby byla zajištěna maximální stabilita a bezpečnost stavby. Dá se říci, že budova během prací skutečně „levitovala“ nad stavenišťem – a právě to dokládá, jak výjimečná a technicky složitá tato etapa projektu byla.

Při obnově Jurkovičových Slunečních lázní jste narazili na stopy původního barokního mlýna z 18. století. To pod stavbami teče řeka nebo potok?

Sluneční lázně nebyly postaveny přímo na řece, jak si někteří mohou myslet. Už v 18. století však z Horní Olšavy – známé také jako Štávnice či luhačovický potok – vedl mlýnský náhon k bývalému mlýnu, který stával právě na tomto místě. Během rekonstrukce jsme na tyto historické souvislosti narazili, když jsme objevili kamenný náhon a původní prostor pro zavěšení mlýnského kola. Tento objev jednoznačně potvrdil, že zde v minulosti byl mlýn. Dnes je tento detail zachován a viditelný i pro návštěvníky, kteří tak mohou nahlédnout do historie místa ještě před vznikem lázní.

Jak těžké bylo zachovat stávající konstrukce bývalého lázeňského provozu a zároveň vyhovět současným požadavkům muzea?

Ochrana a zachování původních konstrukcí, které spadají pod památkovou ochranu, byla mimořádně náročná. Často jsme museli zachraňovat i prvky, které se na první pohled zdály být nezachránitelné. Každý detail proto procházel pečlivou inventarizací, na jejímž základě vznikaly výrobní dokumentace. Teprve poté mohly následovat samotné restaurátorské a stavební práce. Díky tomuto postupu se podařilo skloubit respekt k historickému dědictví s požadavky moderního muzejního provozu a zachovat tak jedinečnou autenticitu celého objektu.



Z veřejné plovárny v areálu Slunečních lázní se stal okrasný přírodní biotop. Bylo to technicky a stavebně náročné?

Dnešní okrasný přírodní biotop původně sloužil jako veřejný bazén, který byl napájen náhonem z potoka. Tento princip zůstal zachován i nyní – voda je přiváděna s možností regulace průtoku podle požadavků povodí. Biotop je navíc vybaven moderním filtračním zařízením, které zajišťuje jeho dlouhodobou funkčnost. Technicky i stavebně bylo nejnáročnější přizpůsobit původní bazén zcela nové funkci. Stěny kamenného bazénu bylo nutné opravit, museli jsme doplnit chybějící části, provést přespárování s barevným tónováním. Zátopové zkoušky navíc ukázaly, že původní dno již není dostatečně těsné, a proto muselo být dodatečně izolováno. Součástí realizace bylo i vybudování monolitických konstrukcí oddělujících vegetační zónu od vodní plochy, doplnění mola a instalace nerezových tubusů pro vegetaci a přepad vodní hladiny.

Nejtěžší byla především nutnost reagovat na zjištěné komplikace. Některé práce jsme museli provést dvakrát, abychom dosáhli výsledku, který dnes návštěvníci vidí.

Prostory Sirných lázní dnes slouží jako skleník pro zimování teplomilných rostlin a zároveň jako místo pro kulturní a společenské akce. To je velmi netypická kombinace. Jak se vám podařilo technicky skloubit tyto rozdílné funkce?

Nejedná se o improvizaci, ale o řešení, které bylo od počátku koncipováno jako víceúčelový prostor. Interiér je otevřený až po střechu, což mu dodává mimořádnou vzdušnost a umožňuje jeho flexibilní využití. Výrazným technickým prvkem, který jsme při rekonstrukci dotvářeli, jsou atypické hřebenové světlíky

se šachovnicovým otvíráním. Jejich tvar kopíruje půdorysnou nerovnost původního krovu, díky čemuž se konstrukce stává téměř neviditelnou a nenarušuje historický charakter stavby. Díky tomuto celkovému prosvětlení a otevřenému prostoru může objekt bez problémů plnit obě své funkce – v zimě slouží jako skleník pro teplomilné rostliny a v letní sezóně se proměňuje v atraktivní prostředí pro kulturní a společenské události.

Samotná realizace stavby pak trvala jen dva roky. To je u takto náročné stavby docela krátká doba. Co bylo na organizaci práce nejtěžší?

Ano, zvládnout takto rozsáhlou rekonstrukci během dvou let byla opravdu velká výzva. Na jedné straně to na nás vytvářelo značný tlak, na druhé straně nás ale hnala dopředu touha dokázat, že i náročné projekty dokáže naše společnost zvládnout v relativně krátkém čase. Nejtěžší byla samotná koordinace prací – řešili jsme statiku, záchranné zásahy i restaurování, a to vše muselo probíhat ruku v ruce. Každý detail se několikrát zkoušel, vzorkoval a doladoval, aby byl výsledek co nejblíží původnímu vzhledu a zároveň vyhovoval dnešním potřebám. A přiznejme si – někdy bylo nejtěžší sladit i názory všech zúčastněných. Ale právě díky těmto diskusím a společnému hledání cest má dnes stavba podobu, na kterou může být hrdý každý, kdo se na ní podílel.

Na základě jakých kritérií si Vás stavebník vybral?

Stavebník při výběrovém řízení bral v potaz především reference společnosti, kvalitu a odborné zkušenosti týmu, který se na realizaci projektu podílel, a samozřejmě také nabídnutou cenu.



Dům přírody Brd



Čestné uznání

Porota ocenila precizní a náročnou realizaci obnovy komplexu budov bývalého loveckého záměčku z konce 19. století a navrácení historické podoby s množstvím ručně opracovaných detailů.

Foto: Tomáš Malý



Návštěvnícké centrum vzniklo rekonstrukcí hospodářských stavení bývalého loveckého zámku Tři trubky v brdských lesích. Součástí areálu jsou i myslivna a funkční vodní elektrárna, které byly rovněž zrekonstruovány.

Smyslem obnovy komplexu budov, které byly navrženy na konci 19. století v duchu romantismu, bylo navrátit jim jejich historickou podobu a zároveň přizpůsobit novému využití. Z loveckého zámku se stalo návštěvnícké centrum Dům přírody Brdy. Díky citlivé rekonstrukci byla zachována architektonická hodnota této památky s ohledem na původní dobu vzniku bez jakýchkoliv nevhodných novodobých zásahů. Jeho výjimečnou atmosféru umocňuje originální vodní prvek uprostřed nádvoří. Neméně důležité je i současné poselství, která areál nese díky své nové náplni, která má za cíl přívětivou formou za využití moderních technologií seznamovat návštěvníky s historií, flórou a faunou nejvyššího středočeského pohoří. Dům přírody Brd je již několikátým návštěvníckým střediskem s interaktivní expozicí vytvořenou Agenturou ochrany přírody a krajiny.



Na otázky odpovídá

Ing. Petr Sadlon

hlavní stavbyvedoucí, KONSIT a.s.
ČKAIT 0011211, IP00
oblast Hl. m. Praha a Středočeský kraj

Co bylo na rekonstrukci bývalého loveckého zámku technicky nejnáročnější?

U rekonstrukcí památek, kde je snahou obnovit původní podobu, je v první řadě nejnáročnější zjistit dobový vzhled, ke kterému se chcete přiblížit. Pomáhají nám například sondy nebo ikonografické podklady v podobě historických fotografií a podobně. Takto se postupovalo při obnově dřevěné konstrukce lucerny v bývalé kapli v místě novodobého komínu, který jsme vybourali. V tomto případě nám pomohla i moderní technika, díky které byla lucerna dodavatelem kompletně digitálně vymodelována ve 3D. Prostorový model posloužil ve fázi vzorkování se stavebníkem a se zástupci památkové péče a následně byl využit při samotné výrobě a montáži. Výroba probíhala v dílně a následně byl kompletní prvek lucerny osazen pomocí jeřábu.

Jak se vám dařilo získat dostatek šikovných řemeslníků pro tak velké množství ručně opracovávaných detailů?

Rekonstrukce památek tvoří významnou část portfolia naší společnosti, takže díky tomu disponujeme množstvím kvalitních poddodavatelů z řad restaurátorů, tesařů, truhlářů a dalších řemesel, takže jsme věděli, na koho se obrátit. A navázali jsme i některé nové spolupráce. S nedostatkem kapacit jsme naštěstí neměli problém.

Zpracovatel projektové dokumentace

Projektový ateliér pro architekturu a pozemní stavby, společnost s r.o.

Ing. arch. Tomáš Šantavý (ČKA 00079, A.0)
architektonický návrh, hlavní projektant

Zhotovitel stavby

KONSIT a.s.

Ing. Petr Sadlon (ČKAIT 0011211, IP00)
hlavní stavbyvedoucí

Stavebník

Vojenské lesy a statky ČR, s.p.

Technický dozor stavebníka

Milan Činka (ČKAIT 0009504, SP00)

Harmonogram prací

leden 2019 – zahájení projektových prací
duben 2019 – vydání stavebního povolení
září 2021 – počátek výstavby
červen 2023 – dokončení

Cena bez DPH

67,7 mil. Kč

Jiná ocenění

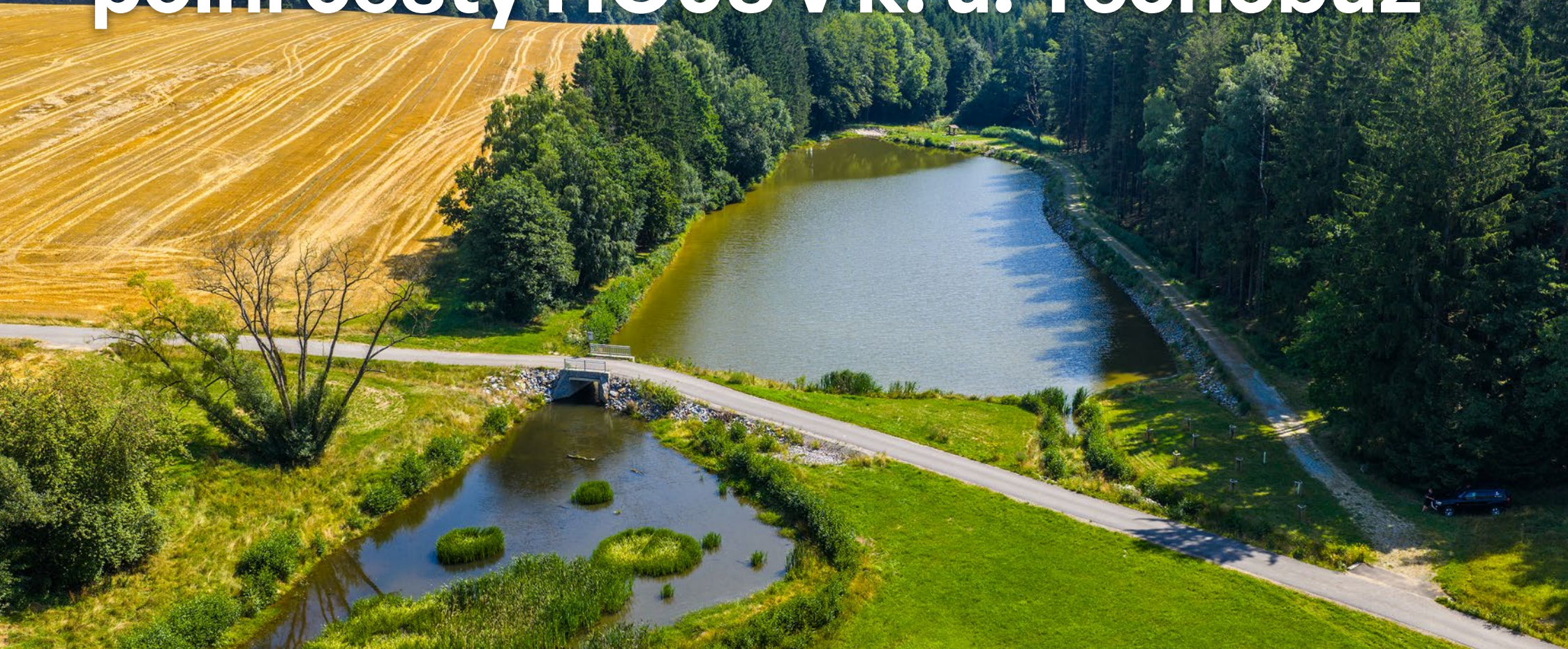
Stavba roku Plzeňského kraje 2023 – čestné uznání poroty

Lokalita

Strašice 700, 338 45 Strašice

A.0 – autorizace se všeobecnou působností
IP00 – autorizovaný inženýr v oboru pozemní stavby
SP00 – autorizovaný stavitel v oboru pozemní stavby

Vodní nádrž Dobroslava a část polní cesty HC08 v k. ú. Těchobuz



Čestné uznání

Ocenění bylo uděleno za kvalitní návrh protipovodňových opatření zvýšením retenční schopnosti krajiny obnovou zaniklé vodní nádrže a navrácením části historie z dob před stovkami let.

Foto: Petr Adámek



Realizaci vodohospodářských opatření došlo k omezení povodňových stavů na vodních tocích v povodí vodárenské nádrže Želivka pod obcí Těchobuz.

Jedná se o obnovu zaniklé vodní nádrže, která se zde nacházela v minulosti a byla po ní patrná část hráze a hrubý obrys zátopy. Jednou ze zajímavostí je boční hráz, kterou bylo nutno zbudovat z důvodu majetkových, aby nedocházelo k zatápění navazujících lesních porostů. Další zajímavostí je zhotovení dvou přelivů, a to přelivu zpevněného kamennou dlažbou do betonu s kapacitou pro převedení Q20 a přelivu nouzového řešeného snížením koruny hráze, který je zpevněn geomříží převrstvenou ornici a zasetou travním semenem. Zdrž malé vodní nádrže je vyhloubena podle podélného a příčných řezů. Veškerá zemina byla použita v rámci stavby. Přebytný výkopek je použit pro domodelování okolí. Plocha zátopy při provozní hladině 1,19 ha, objem vody při provozní hladině 13 822 m³, výška hráze – návodní 4,2 m, vzdušná 4,0 m, šířka koruny hráze 3,5 m, délka hráze hlavní a vedlejší 230 m.



Na otázky odpovídá

Ing. Vítězslav Pavel

hlavní projektant a technický dozor stavebníka
VDG Projektování s.r.o.
ČKAIT 1400577, IV00, TD02
oblast Kraj Vysočina

Jak malá vodní nádrž ovlivňuje své okolí?

Nedlouho po dokončení prošla územím povodeň, se kterou si dílo snadno poradilo a jediným pozůstatkem zůstal naplavený sediment v předzdrži. To je ale správně, neboť ta k usazování naplavenin slouží. Retenční schopnost sice není vzhledem k velikosti vodního toku a jeho povodí příliš významná, je však patrné zpomalení průtoku při větších srážkách, kdy se veškerá voda nedostává do koryta toku ihned, ale nastoupá v zátokách nádrže a postupně odtéká.

Naplnily se tedy předpoklady projektu?

Předpoklady se rozhodně naplnily. Nádrž je plná života, slouží k rekreaci obyvatel, k procházkám v přírodě a napomáhá v ochraně proti povodním.

Co bylo nejtěžší při navrhování této malé vodní nádrže?

Nejtěžší bylo propojit všechny požadavky, které byly na plánovanou malou vodní nádrž kladeny. Mělo se jednat o obnovu v minulosti zaniklého rybníka, který však podle dostupných informací měl cca 3krát větší rozlohu než rybník současný. Velkým omezením byly zejména pozemky určené pro stavbu, což si vyžádalo výstavbu boční hráze. Museli jsme se vypořádat i s nedostatkem vhodného materiálu pro hráz či výskytem štěrkových vrstev a skalního podloží. Vše se však podařilo zdárně vyřešit a výsledkem je tato vodní nádrž.

Zpracovatel projektové dokumentace

VDG Projektování s.r.o.

Ing. Vítězslav Pavel (ČKAIT 1400577, IV00, TD02)
hlavní projektant

Zhotovitel stavby

AKORA s.r.o.

Vojtěch Tesař (ČKAIT 0102671, TV01)
stavbyvedoucí

Stavebník

**Státní pozemkový úřad,
Krajský pozemkový úřad pro Kraj Vysočina**

Technický dozor stavebníka

Ing. Vítězslav Pavel (ČKAIT 1400577, IV00, TD02)

Harmonogram prací

srpen 2019 – zahájení projektových prací
duben 2021 – vydání stavebního povolení
září 2021 – počátek výstavby
listopad 2022 – dokončení

Cena bez DPH

11,3 mil. Kč

Jiná ocenění

Stavba roku Kraje Vysočina 2023, čestné uznání
v kategorii stavby veřejné infrastruktury

Lokalita

1127 dle KN v k. ú. Těchobuz

IV00 – autorizovaný inženýr v oboru stavby vodního hospodářství
a krajinného inženýrství
TD02 – autorizovaný technik v oboru dopravní stavby – doprava
nekojlová
TV01 – autorizovaný technik v oboru stavby vodního hospodářství
a krajinného inženýrství – stavby hydrotechnické

Revitalizace hutě Barbora v Jincích



Čestné uznání

Ocenění bylo uděleno za realizaci komplexní revitalizace významné národní technické památky, jejíž zásluhou se chátrající historická památka proměnila na moderní kulturní a společenské centrum.

Foto: Petr Adámek



Revitalizace dřevouhelné hutě Barbora v Jincích byl projekt zaměřený na záchranu pozdně barokního průmyslového objektu považovaného za nejucelenější a nejzachovalejší památku ze staršího období vysokopecní výroby surového železa v Čechách a je unikátem i z hlediska celoevropského významu.

Kdysi významné místo průmyslové výroby, které formovalo historii regionu, se po letech chátrání dočkalo rekonstrukce, která zachovala jeho jedinečnou atmosféru a připomíná práci našich předků i její vliv na okolní komunitu. Jedná se o poslední dochovanou valonskou pec z roku 1805. V roce 1886 byla v zadním traktu budovy zřízena pila s pohonem vodního kola, která zůstala v činnosti až do roku 1951.

Potom byla huť používána jako ubytovna, uskladnění sena, skládka a pomalu směřovala ke svému zániku. Na konci roku 2017 rozhodl Městys Jince o odkoupení hutě Barbora od soukromého majitele a v roce 2019 pořídila huti novou střechu, která tak zabránila dalšímu ničení památky. V roce 2020 byl ve spolupráci s Ekologickým centrem Orlov o.p.s. vypracován projekt na záchranu této památky v dubnu 2021. Nyní jsou zde čtyři naprosto rozdílné expozice:

- Historický význam hutnictví a dřevouhelných pecí se zaměřením na historii a způsob zpracování místní železné rudy v huti Barbora
- Rodák Josef Slavík – geniální houslista a skladatel, kterého uznával Franz Schubert nebo Niccolò Paganini
- Národní geopark Barrandien a vývoj naší planety
- Příroda celé brdské oblasti a poslání CHKO Brdy



Na otázky odpovídá

Jaroslav Shrbený

hlavní stavbyvedoucí, INVESSALES, spol. s r.o.
ČKAIT 0013224, TP00
oblast Hl. m. Praha a Středočeský kraj

Co musí umět stavbyvedoucí, když dostane zakázku na záchranu jedinečné barokní památky?

Musí mít oproti běžným stavebním projektům mnohem širší znalosti a dovednosti. Nestačí jen organizační a technické schopnosti, ale musí zvládnout i specifika památkové péče, pracovní náplň na takové zakázce není jen technik a manažer, ale spojovací článek mezi stavební firmou, památkáři a restaurátory, který musí skloubit technologii, tradici, právo a citlivý přístup k historii.

Co bylo na revitalizaci technicky nejnáročnější?

Asi nejhorší byla obnova litinového točitého schodiště. Našly se staré dílce, které se musely znovu odlévat. Velmi náročná byla také oprava horního prostoru a komínu pece. Museli jsme dozdívat dříve vybourané konstrukce a zároveň odstraňovat novější stavební nánosy. Například vybourání starých betonových patek pily, aniž by se poškodilo historické jádro stavby, bylo opravdovým technickým uměním.



Zpracovatel projektové dokumentace

Ing. arch. Milan Šindler (ČKA 01848, A.1, IT)

hlavní inženýr projektu

Daniel Paštyka (ČKAIT 0100793, TP00)

hlavní projektant, stavební část

Zhotovitel stavby

INVESSALES, spol. s r.o.

Jaroslav Shrbený (ČKAIT 0013224, TP00)

hlavní stavbyvedoucí

Karel Granát

spolupráce při restaurování nefigurálních nepolychromovaných děl v kameni

Stavebník

Městys Jince

Harmonogram prací

2018 – zahájení projektových prací

březen 2020 – vydání stavebního povolení

září 2021 – počátek výstavby

srpen 2023 – dokončení

Cena bez DPH

42 mil. Kč

Jiná ocenění

Stavba roku Středočeského kraje 2024 – Cena Svazu podnikatelů ve výstavbě

Lokalita

Městys Jince, par. č. 1045, 1049/1, k. ú. Jince

TP00 – autorizovaný technik v oboru pozemní stavby
A.1 – autorizovaný architekt obor architektura
IT – autorizovaný architekt obor interiérová tvorba

Most ev. č. 37937-3 v Blansku

Čestné uznání

Ocenění bylo uděleno za technicky dokonalou stavbu mostu s dominantním hlavním nosným ocelovým obloukem. Tzv. „Langrův trám“ byl s vybetonovanou deskou umístěn na mostní pilíři výsuvem nad železniční tratí.

Foto: Petr Adámek



Jedná se o stavbu, která propojuje novou a starou část města Blanska přes řeku Svitavu a přes železniční koridor. Na obou stranách mostu jsou okružní křižovatky a napojení na obousměrnou komunikaci.

Dominantou celé stavby je hlavní nosný ocelový oblouk – „Langrův trám“ délky 77,6 m se dvěma estakádami poli před a za, navrženými z předpjatého betonu. Celková délka nosné konstrukce je 158,4 m. Výška mostu nad terénem je 9 m, výška oblouku od mostovky je 12 m. Most byl vysouván jako celek včetně oblouků i s částečně zabetonovanou vozovkou. Konstrukce vážila přibližně 1 000 tun. S ohledem na rozměry a předpolí mostovky 12 m byl výsuv poměrně složitou operací. Zajímavostí tohoto mostu je nejen jeho polohové umístění ale také fakt, že řidiči na něm budou muset překonat stoupání i klesání 8,33 %.



Na otázky odpovídá

Robert Škarecký

hlavní stavbyvedoucí, Metrostav DIZ s.r.o.
ČKAIT 1006066, TD02
oblast Jihomoravský kraj

Jak moc je neobvyklé a nebezpečné takto prudké klesání a stoupání na mostě?

Podélný sklon je nyní na horní hranici normy, která stanovuje nejvyšší povolené stoupání či klesání. Při vhodných klimatických podmínkách je sjízdnost mostu bez komplikací. Pokud řidiči dodrží předpisy, není důvod se ničeho obávat. V zimním období je při jízdě po mostě nutná vyšší pozornost a opatrnost.

Co bylo nejzajímavější fází této stavby?

Nejzajímavější fází byl rozhodně vlastní výsuv mostu. Most se vysouval devět dní přes šest železničních kolejí a přes řeku Svitavu. Chodila se sem dívat spousta místních obyvatel, přestože byl výsuv realizován převážně v nočních hodinách.

Jak se vysouvá konstrukce o hmotnosti 1 000 tun?

Nejprve bylo nutné vybudovat mohutnou provizorní výsuvnou dráhu. Její konstrukce vážila téměř 400 tun. Na ní byl most nejprve smontován z prefabrikovaných dílců. V první fázi výsuvu, který byl realizován pomocí tlačné soupravy z mohutných pístnic za pomoci hydrauliky, most stoupal a pohyboval se po vozíčkách na kolejnicích, umístěných na výsuvné dráze. Trajektorie výsuvu opisovala oblouk tak, abychom výškově překonali trolejové vedení železnice. V další fázi byl výsuv veden po kluzných ložiscích, kdy v jednom okamžiku za vrcholem oblouku začal most klesat do jeho cíle. Ve fázi, kdy most při výsuvu zahájil klesání, byl přibrždován dvojicí masivních vrátek umístěných na výsuvné dráze.

Zpracovatel projektové dokumentace

PRIS spol. s r.o.

Ing. Martin Řehulka (ČKAIT 1003412, IM00, IS00)
vedoucí projektant

Ing. Dalibor Diviš (ČKAIT 1006480, IM00, ID00)
odpovědný projektant

OKF s.r.o.

Ing. Pavel Báča (ČKAIT 1007854, IM00)
projektant ocelové konstrukce

Ing. Petr Brož (ČKAIT 0008272, IV00)
projektant ocelové konstrukce

Zhotovitel stavby

Metrostav DIZ s.r.o.

Robert Škarecký (ČKAIT 1006066, TD02)
hlavní stavbyvedoucí

Stavebník

Správa a údržba silnic Jihomoravského kraje, p. o.

Technický dozor stavebníka

Ing. Filip Řezník (ČKAIT 1007154, TD02, TV01, TV02)

Harmonogram prací

květen 2019 – zahájení projektových prací

říjen 2020 – vydání stavebního povolení

červenec 2021 – počátek výstavby

duben 2023 – dokončení

Cena bez DPH

265 mil. Kč

Lokalita

Svitavská ulice, Blansko

TD02 – autorizovaný technik v oboru dopravní stavby – doprava nekolejová
IM00 – autorizovaný inženýr v oboru mosty a inženýrské konstrukce
IS00 – autorizovaný inženýr v oboru statika a dynamika staveb
ID00 – autorizovaný inženýr v oboru dopravní stavby
IV00 – autorizovaný inženýr v oboru stavby vodního hospodářství a krajinného inženýrství
TV01/TV02 – autorizovaný technik v oboru stavby vodního hospodářství a krajinného inženýrství – stavby hydrotechnické / zdravotně technické

Jižní tangenta České Budějovice

Čestné uznání

Ocenění bylo uděleno za projektové řešení liniové dopravní stavby a souvisejících staveb včetně netradičního pojetí okružní křižovatky Lidická–Vělná s železničním viaduktem a cyklotezskou.

Foto: Petr Adámek



Jižní tangenta České Budějovice (km 0,000 – km 2,706) je liniovou stavbou dopravní infrastruktury. Hlavní trasou této stavby je silnice II/143, která propojuje stávající silnici I/3 (výhledově silnice II. třídy) a dálnici D3. Stavba se na D3 napojuje v úseku 0310/II Hodějovice – Třebonín. Místem napojení je mimoúrovňové křížení MÚK Roudné.

Výstavbou této silnice společně se zprovozněním dálnice D3 v úseku mezi Roudným a Úsilným dochází k výraznému snížení intenzity dopravy v intravilánu města České Budějovice. Pro kapacitní, bezpečné a komfortní napojení Českých Budějovic na dálnici D3 však bylo nutné vypořádat se s blízkostí řeky Vltavy, velkým objemem zemních prací, přeložkou dvou železničních tratí a velkého množství inženýrských sítí. Stavba začíná okružní křižovatkou na silnici I/3 u Plané, vede na okraji Včelné a na D3 se napojuje mimoúrovňovou křižovatkou v Roudné. Na 2,7 km dlouhé trase tangenty najdeme dvě okružní křižovatky, šest mostů (z toho tři železniční), sloučenou cyklostezku s chodníkem pro pěší, dvě lávky a 300 m protihlukových stěn. K technicky nejsložitější části patří šestiramenná okružní „maxikřižovatka“ elipsovitého tvaru mezi Včelnou a Rožnovem, nad níž vede po dvou mostech místní cyklostezka a jednokolejná železniční trať.



Na otázky odpovídá

Pavel Kačírek

manažer projektu, PRAGOPROJEKT, a.s.
ČKAIT 0101991, TD02
oblast Jihočeský kraj

Je nějaká jiná dopravní stavba, kde by byl tak vysoký počet různých stavebních objektů na jeden kilometr?

U dálničních staveb se občas podobná situace naskytne, ale u silnice II. třídy jsme se s tím zatím nesečkali. Stavba je složena ze standardních stavebních objektů. Náročné ale bylo poskládat všechny stavební objekty těsně vedle sebe tak, aby bylo umožněno vedení dopravy v době výstavby.

Jsou dva roky projektové přípravy takto náročné stavby hodně nebo málo?

Podle mého názoru je to spodní minimum. Při „týmové“ spolupráci všech zúčastněných se to však zvládnout dá.

Jak moc se musel měnit či upravovat projekt v průběhu realizace stavby?

Koncepce projektu definitivního stavu zůstala téměř beze změny, u provizorních stavů se muselo pružně reagovat na aktuální potřeby pro vedení pěší, cyklistické a automobilové dopravy stavbou. Dále bylo nutno zohlednit aktuální možnosti výluk na obou tratích Správy železnic.

Zpracovatel projektové dokumentace

PRAGOPROJEKT, a.s.

Pavel Kačírek (ČKAIT 0101991, TD02)

Eva Dostálová

Zhotovitel stavby

COLAS CZ, a.s., FIRESTA-Fišer, rekonstrukce, stavby, a.s., SAGASTA, s.r.o.

Oldřich Jakl (ČKAIT 0011275, TD02, TM00)
stavbyvedoucí

Stavebník

Jihočeský kraj, Odbor dopravy a silničního hospodářství

Bc. Alena Frdlíková (ČKAIT 0102653, TM00)

Technický dozor stavebníka

Ing. Antonín Šremer (ČKAIT 0009873 ID00, IM00)

Harmonogram prací

listopad 2019 – zahájení projektových prací
březen 2021 – červen 2023 – termín výstavby

Cena bez DPH

793,4 mil. Kč

Jiná ocenění

Titul PRESTA 2022 až 2024 v kategorii Dopravní a inženýrské stavby – komunikace

Lokalita

od komunikace I/3 ke komunikaci D3 MUK Roudné

TD02 – autorizovaný technik v oboru dopravní stavby – doprava nekolejová

TM00 – autorizovaný technik v oboru mosty a inženýrské konstrukce

ID00 – autorizovaný inženýr v oboru dopravní stavby

IM00 – autorizovaný inženýr v oboru mosty a inženýrské konstrukce

Cyklostezka a lávka přes Bečvu



Čestné uznání

Ocenění bylo uděleno za realizaci cyklostezky s několika větvemi včetně stavby jedinečné visuté lávky s velmi štíhlou betonovou mostovkou se stavební výškou jen 40 cm, která je sestavena z prefabrikovaných segmentů a zavěšena na vně skloněných visutých kabelech. Foto: Stráský, Hustý a partneři s.r.o.



V korytě říční nivy v katastru obcí Ústí a Černotín v Olomouckém kraji se podařilo vybudovat za velmi příznivou cenu vzhledově i funkčně zdařilou dopravní infrastrukturu, která je součástí významné „Cyklotrasy č. 50 – Cyklostezka Bečva“. Přes řeku Bečvu převádí cyklostezku štíhlá prefabrikovaná lávka, která slouží nejen cyklistům, ale i chodcům, a přitom nebrání výhledům do krajiny.

Cyklistickou komunikaci podél Bečvy tvoří několik větví o celkové délce 3,01 km, přičemž lávka přes řeku má celkovou délku 145,5 m a šířku nosné konstrukce 5,35 m. Rozpětí vysuté lávky je 15,8 + 105,0 + 15,8 m. Převážná část nové sítě je tvořena stezkami pro cyklisty s povoleným vstupem chodců. Cyklostezka Bečva je navržena jako páteřní a má šíři 4 m (osy A, C1, C2). Propojení podél Hluzovského potoka do Černotína (osa D) a do Ústí (osa E) mají šíři 3 m. Jediným úsekem, po kterém se cyklisté pohybují v režimu cyklotrasy, je účelová komunikace (osa B) délky 392 m v územně stísněných podmínkách mezi železniční drahou a řekou Bečva. Lávka má tři mostní pole. Mostovku tvoří betonové prefabrikované segmenty zavěšené prostřednictvím ocelových táhel na hlavní nosná lana. Nosná lana jsou podepřena pylony tvaru „V“ a ukotvena do kotevních bloků, které jsou součástí krajních opěr.



Na otázky odpovídá

Ing. Arnold Rozehnal

hlavní stavbyvedoucí, EUROVIA CZ a.s.
ČKAIT 1201732, ID00
oblast Olomoucký kraj

Co bylo na realizaci této lávky a navazujících cyklistických komunikací nejtěžší? Proč realizace trvala téměř tři roky?

Stavba lávky byla technicky náročná a byla to výzva pro celý tým stavby. Stavbu cyklostezky bylo nutné koordinovat se souběžnou probíhající stavbou „Revitalizace toku Bečvy“. Následkem povodňového stavu na řece Bečvě bylo v průběhu stavby staveniště cyklostezky a lávky několikrát zaplaveno a nebylo možné několik měsíců pracovat. Navíc i když právě nepršelo, byla zde vysoká hladina spodní vody a podmínky pro založení lávky byly složité. Základové poměry byly krajně nepříznivé a bylo nutné upravit projektovou dokumentaci založení lávky.

Můžete uvést průměrnou jednotkovou cenu za realizaci lávky a jednotkovou cenu za cyklistické komunikace? Můžete to porovnat s jinými obdobnými typy staveb?

Cena cyklostezky o délce 3,01 km činila zhruba 25,5 mil. Kč bez DPH, tedy cca 2 500 Kč/m². Lávka o délce 146 m stála zhruba 62,3 mil. Kč bez DPH, tedy cca 80,4 tis. Kč/m². To je, myslím i přes všechny technické obtíže, velmi příznivá jednotková cena, která odpovídá běžným cenovým ukazatelům.

Zpracovatel projektové dokumentace

Stráský, Hustý a partneři s.r.o.

prof. Ing. Jiří Stráský, DSc. (ČKAIT 1001834, IM00, IS00)

Atelis

Ing. Linda Smítalová (ČKAIT 1201908, ID00)

Zhotovitel stavby

Společnost Cyklostezka Bečva – EUROVIA – KKS
(EUROVIA CZ a.s. + KKS, spol. s r.o.)

Ing. Arnold Rozehnal (ČKAIT 1201732, ID00)
hlavní stavbyvedoucí

Stavebník

Mikroregion Hranicko

Technický dozor stavebníka

LAVI ENGINEERING, spol. s r.o.

Jan Blinka (ČKAIT 1005809, TP00)

Harmonogram

duben 2017 – zahájení projektových prací

duben 2018 – vydání stavebního povolení

srpen 2020 – počátek výstavby

červen 2023 – dokončení

Cena bez DPH

87,8 mil. Kč

Jiná ocenění

Stavba roku Olomouckého kraje, Čestné uznání, 2024

Lokalita

k. ú. Černotín, k. ú. Ústí

ID00 – autorizovaný inženýr v oboru dopravní stavby
IM00 – autorizovaný inženýr v oboru mosty a inženýrské konstrukce
IS00 – autorizovaný inženýr v oboru statika a dynamika staveb
TP00 – autorizovaný technik v oboru pozemní stavby

Viničné terasy v Plzni



Cena veřejnosti

Rodinné domy pro trvalé bydlení nebo rekreaci umístěné v prudkém svahu nabízejí kvalitní standard za dostupné ceny. Projektanti nevýhodu svažitého pozemku proměnili ve výhodu nádherných výhledů a dvouúrovňové vazby s terénem.

Foto: Petr Polák



Soubor čtyř rodinných domů pro bydlení zasazených do svažitého terénu původních viničných teras v blízkosti zoologické zahrady na severním předměstí Plzně citlivě integruje požadavky na současnou estetiku s přírodním prostředím významného krajinného prvku.

Dvě panelové dřevostavby na ocelových subtilních konstrukcích minimálně zasahují do terénu a levitují v korunách stromů. Dvě zděné stavby jsou zasazeny v terénu a ustupují od terénní hrany. Společně tvoří soudržný celek kolem centrální odstavné plochy. Užitné plochy domů se pohybují mezi 120 až 140 m², plochy pozemků mezi 600 až 800 m². Domy zasazené do terénu mají tři podlaží, kdy suterén je víceméně z větší části zapuštěn do terénu a spíše slouží jako technické patro.

Hlavní vazba na zahradu je pak realizována ve vyšších patrech kde se nachází i hlavní obytné místnosti a kuchyně. Objekty vysazené nad terén mají dvě podlaží, které jsou vysazeny nad terén a přimykají se pouze k opěrné zdi. Stavba má tak pod sebou volný prostor případně sloužící jako kryté zázemí. Propojení se zahradou mají objekty přes visuté terasy navazující na hlavní obytné prostory a schodiště. Ložnice mají v podkroví.



Návrh řešení, projektová dokumentace,
zhotovitel a stavebník

Living Estate s.r.o.

Ing. Vít Spálenský (ČKAIT 0202502, IP00)
hlavní projektant a architektonický návrh

Ing. Přemysl Spálenský
projektový manažer, stavbyvedoucí

Harmonogram prací

2015 – zahájení projektových prací

listopad 2020 – vydání stavebního povolení

listopad 2021 – počátek výstavby

září 2024 – dokončení

Základní parametry stavby

celková zastavěná plocha
u každé ze staveb: 80 m²

celková obestavěná plocha
(průměr u jedné stavby): 550–650 m³

užitná plocha dřevostavby (dvě patra): 130 m²

užitná plocha zděné stavby (tři patra): 190 m²

Cena bez DPH

celkem 25 mil. Kč

dřevostavba (jeden objekt): 5,3 mil. Kč

zděná stavba (jeden objekt): 5,8 mil. Kč

infrastruktura (sítě, komunikace, opěrné zdi): 3,8 mil. Kč

Lokalita

Nad Zoo ev.č. 3594/43, Plzeň

A portrait of a man with a beard and short dark hair, wearing a blue t-shirt, standing outdoors with trees in the background.

Na otázky odpovídá **Ing. Vít Spálenský**

hlavní projektant
Living Estate s.r.o.

autorizovaný inženýr v oboru
pozemní stavby

ČKAIT 0202502, IP00, oblast Plzeňský kraj

Proč jste všechny čtyři domy nepostavili stejně, ale dva jsou dřevostavby a dva zděné?

Materiálová charakteristika staveb vycházela především z jejich umístění na terénu. Ty dva, které měly být vysazené nad terén a otevírat se okolí, musely být výrazně lehčí. Byla zde sice převážně navážka, avšak z různých technických důvodů musely jít piloty, na kterých základová ocelová konstrukce stojí, do menších hloubek. Stavby proto bylo nutné navrhnout z co nejlehčích materiálů. Panelová dřevostavba na subtilní ocelové konstrukci se jevila jako ideální kombinace. Splňovala požadavky nejen na prostorovou tuhost a lehkost, ale i na dosažení velmi dobrých tepelně technických parametrů. A při omezené zastavitelné ploše hrála významnou roli i tloušťka stěny. Dřevěné panely navíc urychlily výstavbu. Dvě stavby vsazené do terénu byly přesným opakem. Bylo je nutné jednak chránit před vlhkostí a jednak před působením přílehého svahu. Při snaze dispoziční otevřenosti spodních pater byla zvolena těžká tuhá železobetonová konstrukce, která působí proti svahu. Zbývá nadzemní část byla zděná, což bylo zvoleno především s ohledem na cenu materiálu.

Do jaké míry jste při realizaci čtyř rodinných domů na viničních terasách využili prefabrikace a obnovitelných materiálů?

Prefabrikace jak u ocelové, tak u dřevěné konstrukce výrazně zrychlila proces výstavby. U ocelové konstrukce jsme na staveništi dokončili za čtyři dny hrubou stavbu jednoho domu. U dřevěné panelové konstrukce nám stačily dva dny. Mimo jiné jsme mohli začít stavět v lednových dnech a celkově se zbavit závislosti na počasí. O absenci vlhkosti v suchých procesech ani nemluvě.

Rezidenční domy společně s bratrem navrhujete, realizujete i investujete. Jak moc je těžké obstat na současném realitním trhu?

Snažíme se držet spíše menších objemů, kdy každou část procesu jsme si schopni lépe ohlídat a máme všichni k sobě blíže. Sice se pohybujeme v menších finančních objemech, ale zároveň nás méně ohrožují krize nebo nálady společnosti. Tím si také udržujeme větší svobodu v rozhodování o projektech. Troufám si říci, že většina projektů nás baví.

Co je podle vás nezbytnou podmínkou pro realizaci cenově dostupného a zároveň udržitelného bydlení? Jak souvisí estetika a funkčnost bydlení?

To je celkem jednoduché, kvalitní projekt a návrh je absolutním základem dále pak materiálová vyzrálост a realizační uměřenost. Je jasné, že nám všem se líbí německý standard, nerez, sklo, precizní detaily, ale je nějaká hranice, kdy věc je zcela funkční a trvanlivá a kdy už jenom honím detaily. Trvanlivost a funkčnost je to, co pod povrchem stavby nevidíme. Estetika už je nějaká nadstavba, kterou ale všichni vidí a kterou můžeme donekonečna ladit a precizovat. Udržitelné bydlení je stoprocentně funkční ale esteticky uměřené. Bezpochyby hraje roli kvalitní zhotovitel, ale tam už se hraje o podstatně menší část rozpočtu než na samotném začátku.

Je nutné zmenšovat pokoje a snižovat světlou výšku oproti současným normám?

Zmenšování pokojů a snižování výšek nehraje roli. Je to zase stejné. Hlavní roli hraje kvalitní návrh a projekt. Stavba je homogenním celkem, kde vše hraje svou roli. Je to organismus, který musí být dobře vyladěný. Můžu mít malý pokoj s jižní orientací, výstupem na

zahradu a velkorysým výhledem do krajiny, kde budu chtít trávit čas. Nebo obrovský pokoj v prvním patře do rušné ulice se severní orientací, kde se budu cítit o poznání hůře. Velikost nebo výšky nejsou zcela zásadní. Důležitý je kontext. Nicméně normy tu jsou a správně určují základní standard. Všichni do toho nemusí jít s dobrým úmyslem.



Finalisté CIK 2024

Do finále postoupilo 32 mimořádně zdařilých staveb a jeden návrh. Představujeme 20 finalistů, kteří sice nedostali ocenění, ale přesto se jedná o velmi povedená díla. U staveb jsou uvedeni jejich přihlašovatelé.



Sportovní hala Řevnice

Filip Zábranský (ČKAIT 0009765, SP00)



**Sportovní hala pro Gymnázium a SPŠEI
ve Frenštátě pod Radhoštěm**

Ing. Ivo Urban (ČKAIT 1102479, IP00)



Projekt – Most na silnici I/36 přes Labe u Fáblovky

Dr. Ing. Petr Víttek (ČKAIT 0008210, IM00)



Štvanická lávka v Praze

Ing. Michal Kunc (ČKAIT 1006853, IM00)



Čtvrtkruhový dům v Ostravě-Porubě

Ing. Jan Jadrníček (ČKAIT 1103693, IP00)



Projekt – Dostupné nájemní bydlení ve Vacově

Ing. arch. Štěpán Mančík, Ph.D. (ČKAIT 0012269, IP00)



Automatizovaný sklad Plzeňského Prazdroje

Ing. Martin Hašek (ČKAIT 0201773, IP00)



Rekonstrukce Červeného mostu v Babiččině údolí

Jan Hofman (ČKAIT 0401894, IA00, IM00)



**NKP Klášter Plasy – obnova
opatské rezidence – II. část**
Ing. Jiří Martinek, MBA (ČKAIT 1104355, TP00)



**Silniční napojení průmyslové zóny Zlín-
východ a parkoviště P+R Zlín-Přiluky**
Ing. Martin Řehulka (ČKAIT 1003412, IM00, IS00)



Projekt – Bytový dům Muse7 v Praze-Holešovicích
Radek Kotrč (ČKAIT 0501059, TP00)



Administrativní budova Importo Klatovy
Ing. Václav Pícka (ČKAIT 0202092, TP00)



**Přeložka silnice II/155 a most
ev. č. 155-004 v Trocnově**
Bc. Vlastimil Zikmund (ČKAIT 0102607, TD02)



Kancelářská budova Organica v Ostravě
Ing. Tomáš Kult (ČKAIT 0042683, IP00)



**Rekonstrukce silnice II/102 v úseku
Davle – Štěchovice**
Ing. David Dvořáček (ČKAIT 0013555, IM00)



Most ev. č. 105-048c v Týně nad Vltavou
Ing. Dávid Kuczik (ČKAIT 3000196, IM00)



Apartmány Vila Terasy v Liberci
Bc. Zuzana Kosáková (ČKAIT 0500957, TP00)



**Projekt – Společné operační středisko
IZS Karlovarského kraje**

Ing. Martin Strnad (ČKAIT 0012831, IP00)



**Vědecká knihovna Olomouc – stavební
úpravy objektu Červeného kostela**

Ing. Martin Kutěj (ČKAIT 1102957, IP00)



Domov pro seniory Oblouková ve Šternberku

Ing. Jiří Grohmann (ČKAIT 1201849, IP00)

Porota CIK 2024



Ing. Michal Drahorád, Ph.D. (ČKAIT 0011843, IM00, oblast Hl. m. Praha a Středočeský kraj)
autorizovaný inženýr v oboru mosty a inženýrské konstrukce

Letošní ročník Ceny Inženýrské komory byl znovu plný kvalitních a po technické stránce úžasných projektů a staveb, které musí potěšit srdce každého stavaře. Opět se ukázalo, že um a invence českých inženýrů a stavitelů, stejně jako jejich schopnost přizpůsobit se místu stavby, přináší mimořádné výsledky. Vybrat z přihlášených děl, byť jen finalisty, bylo pro porotu letos mimořádně obtížné.



Ing. Radek Lukeš (ČKAIT 0101537, ID00, oblast Jihočeský kraj)
autorizovaný inženýr v oboru dopravní stavby

Bylo mi osobní i stavařskou ctí účastnit se práce poroty. Při stále rostoucí technické, užité i estetické kvalitě staveb je to práce obtížná, avšak ve svém výsledku profesně velmi obohacující. Věřím, že při listování tímto krásným katalogem mi dáte za pravdu.



Ing. Čestmír Novotný (ČKAIT 0700568, IV00, SP00, oblast Pardubický kraj)
autorizovaný stavitel v oboru pozemní stavby a autorizovaný inženýr v oboru stavby vodního hospodářství a krajinného inženýrství

Rostoucí počet kvalitních staveb přihlášených do soutěže v posledních letech ukazuje na vzrůstající prestiž CIK v odborné i laické veřejnosti.



Ing. Pavel Pejchal, CSc. (ČKAIT 1002302, IP00, IS00, oblast Jihomoravský kraj)
autorizovaný inženýr v oboru pozemní stavby a v oboru statika a dynamika staveb

Vysoká kvalita přípravy projektu i realizace je společná nejen pro 12 oceněných staveb, ale i pro všechny finalisty. Zajímavé je sledovat i termíny realizace. Stavební povolení u oceněných staveb bylo letos, stejně jako v předchozích dvou letech, obvykle vydáno do 1,5 roku po zahájení práce na projektové dokumentaci.

Slovo předsedy poroty

Cena inženýrské komory v letošním roce vstoupila do své třetí dekády. Opět máme veřejnosti co předvést a důstojně prezentovat a propagovat práci našich kolegů autorizovaných inženýrů a techniků, ať už v roli projektantů, stavbyvedoucích nebo v rámci dozorové činnosti.

Celkově se o Cenu inženýrské komory ucházelo 66 inženýrských návrhů, z toho 56 realizovaných staveb a 10 projektů. Největší zastoupení měly inženýrské návrhy v Praze – jednalo se celkem o 10 přihlášek, na pomyslné druhé příčce je Plzeňský kraj se 7 inženýrskými návrhy a o třetí příčku se dělí kraje Jihočeský, Jihomoravský a Moravskoslezský se shodným počtem 6 inženýrských návrhů. Inženýrské návrhy zastupují široké spektrum staveb pozemních, s celkovým počtem 47, z toho bylo 17 staveb pro bydlení včetně 2 staveb seniorského bydlení, 5 staveb dopravních, 12 inženýrských staveb a mostů, 2 vodohospodářské stavby.

Již tradičně porota přihlášené inženýrské návrhy hodnotila v několika kolech a při posuzování sledovala zejména úlohu autorizované osoby ČKAIT a její přínos v přihlášeném inženýrském návrhu. Současně byla posuzována komplexnost a účelnost inženýrského návrhu, hledisko trvalé udržitelnosti stavění v jeho ekonomické, environmentální i sociální podobě s důrazem na energetickou náročnost staveb, kvalitu stavebních a řemeslných prací, vhodnost použitých stavebních materiálů a nových technologií a další kritéria. V prvním kole bylo vybráno k dalšímu hodnocení 32 finalistů, které byly zastoupeny 28 realizovanými stavbami a 4 projekty. Ve druhém kole se mezi sebou utkalo 15 inženýrských návrhů, z nichž bylo 13 realizovaných staveb a 2 projekty, o kterých byla následně vedena

odborná diskuze. Výsledkem hodnocení poroty jsou čtyři hlavní ceny, jedna zvláštní cena za realizaci stavby a šest čestných uznání. Cena veřejnosti vzešla z internetového hlasování na stránkách soutěže cik.ckait.cz.

Výsledky své práce podle podmínek soutěže Cena inženýrské komory může přihlásit pouze řádný člen ČKAIT, přičemž se musí na vzniku inženýrského návrhu významně podílet jako projektant, stavbyvedoucí nebo zástupce zhotovitele či technický dozor stavebníka. V rámci 21 ročníku byli v přihláškách nejvíce aktivní kolegové z oblasti Praha, kteří přihlásili celkem 19 inženýrských návrhů, dále z oblasti Brno s 11 inženýrskými návrhy, po 6 inženýrských návrzích je od kolegů oblasti Jihlava, Ostrava a Plzeň, následuje oblast Liberec s 5 inženýrskými návrhy, po 3 inženýrských návrzích pak Hradec Králové, oblast Olomouc, České Budějovice a Ústí nad Labem se 2 inženýrskými návrhy a jeden inženýrský návrh přihlásili kolegové z oblastí Zlín a Pardubice.

Jménem celé poroty soutěže Cena inženýrské Komory chci poděkovat všem kolegům, autorizovaným inženýrům a technikům, kteří neváhali a do 21. ročníku soutěže přihlásili krásná inženýrská díla. Díky Vám, autorizovaným osobám, můžeme společně propagovat krásný obor stavebnictví v celém svém rozsahu a prezentovat Vaše nádherná díla široké veřejnosti.



Ing. Renata Zdařilová, Ph.D.

předsedkyně poroty

autorizovaný inženýr v oborech
pozemní stavby a městské inženýrství

ČKAIT 1103496, IP00, II00, oblast Moravskoslezský kraj

cik.ckait.cz



Osobnost ČKAIT

Ing. František Hladík

autorizovaný inženýr v oboru stavby vodního hospodářství
a krajinného inženýrství, ČKAIT 0100231, IV00

* 28. ledna 1946, České Budějovice, Čtyři Dvory

Profesní praxe

1970–2007 – Povodí Vltavy Praha, s.p., jako projektant,
vedoucí projektant, vedoucí projektového oddělení,
ředitel závodu, generální ředitel

2008–2024 – člen představenstva a předseda
Legislativní komise ČKAIT

Významné patenty

Autorské osvědčení č. 240930 Úřadu pro vynálezy a objevy
v Praze z roku 1988 „Spodní výpusť nádrže, skládající se
z výpusťného objektu a z výpusťného potrubí ve tvaru
násosky vedeného tělesem hráze, které je zakončeno
do výpusťného objektu situovaného na vzdušné
straně hráze“



Foto: Tomáš Kasal

František Hladík patří k významným vodohospodářům a krajinným inženýrům, který se podílel na realizaci a modernizaci řady vodních staveb. Po studiích v roce 1970 začínal na pozici projektanta a svou profesní kariéru ukončil po 37 letech v pozici generálního ředitele, to vše u státního podniku Povodí Vltavy. V posledních téměř dvaceti letech se v rámci ČKAIT intenzivně věnoval připomínkování navrhovaných změn ve stavebním právu.

Co si myslíte o novém stavebním zákoně a nyní diskutovaném návratu do jeho znění schváleného v roce 2021? Je vůbec možné takového legislativního cestování v čase, zvláště když už bylo přijato jeho dvanáct novel?

Na základě předchozích zkušeností s projednáváním nejen nového stavebního zákona, ale i následného změnového zákona, se domnívám, že k žádné převratné změně nedojde. Nejspíše budou následovat další novely. Všechny legislativní kroky se odůvodňovaly dříve i nyní stejně, a to nutností zjednodušení a zrychlení stavebního řízení. To bylo a je přáním všech účastníků stavebního procesu výstavby, tedy i ČKAIT. Prozatím však k tomu nedošlo. Nebyla dokončena digitalizace a nový stavební zákon nepřinesl očekávané účinky. Spíše naopak. Svědčí o tom i současné dvanáct novel. ČKAIT podporovala zjednodušení, ale nikoliv v takové podobě jako bylo přijato. Velkým problémem je například současný obsah dokumentace pro povolení stavby. Požadovali jsme zjednodušenou dokumentaci s obsahem podle dřívější dokumentace pro společné územní a stavební řízení, ale bohužel naše připomínky nebyly akceptovány. Osobně si též myslím, že bylo lepší mít technické požadavky na stavby v jednotlivých navazujících dřívějších vyhláškách. Jak

se podařilo skloubit vyjádření dotčených orgánů a jednotné environmentální stanovisko nedokážu posoudit, ale zkušenosti kolegů z praxe jsou spíše špatné.

Frekvence mimořádných povodní se zvýšila a téměř každý rok někde udeří. Čím to podle Vás je?

Otázka výskytu a místa mimořádných povodní je spíše pro hydrologa a klimatologa. Já jsem praktik a stavař. Při navrhování vodních děl jsme vždy museli vycházet z údajů o možných n-letých průtocích, tedy průtocích opakujících se v určitém časovém období, udávaných ČHMÚ pro konkrétní profily vodních toků. Ale bohužel nejde k těmto údajům přiřadit konkrétní čas pro profil či povodí. Viděli jsme, že v roce 1997 to bylo povodí Moravy, v roce 2002 povodí Vltavy a Labe, v roce 2024 povodí Opavy. A mezi tím i před tím i na jiných řekách. Příčinou jsou mimořádné srážky, které neumíme ovlivnit. Co ale můžeme ovlivnit, je naše činnost v území a protipovodňová opatření, která mohou významně přispět k minimalizaci povodňových škod i k ochraně životů.

Žijete v Českém Krumlově, který povodeň v roce 2002 zasáhla dvakrát během jediného dne. Zaplaveno bylo tehdy i celé historické centrum, na jihu Čech zemřelo 8 osob, škody na majetku přesáhly 16 mld. Kč, což byla pětina škod v celé ČR. Jak jste se jako člen krizového štábu Jihočeského kraje podílel na zvládání této povodňové situace?

Řešení krizových situací, zejména evakuaci obyvatel z oblastí ohrožených povodní, pomohlo v roce 2002 především vyhlášení nouzového stavu. Část protržené Novořecké hráze, která odděluje řeku Lužnici od rybníka Rožmberk, od Nové řeky a od řeky Nežárky, jsme museli následně sanovat. Celková oprava se již stala součástí projektu Protipovodňová opatření

v ČR. Voda nezná limity našich norem. Proto jsem už tehdy doporučoval, aby se návrh protipovodňových opatření řešil s rezervou a na maximální dosažené hladiny a průtoky s rezervou. V rámci zpracovávání povodňových plánů jsem trval na důsledné spolupráci s příslušnými orgány. Moje obavy potvrdily noční bleskové povodně na říčce Polečnice v Českém Krumlově v červnu 2022 s mnohamilionovými škodami. V současné době sice již máme řádově lepší předpovědní službu i lepší systém povodňových a krizových plánů. Povodním větším, menším či bleskovým se přesto v budoucnu nevyhneme. Je nutné důsledně dodržovat a uplatňovat zákaz staveb v celých záplavových územích, nejen v jejich aktivních zónách. A tyto zásady přenést do územních plánů. Rozhodně nelze spoléhat na rozum stavebníků.

Byl jste dlouhé roky aktivním členem ČKAIT. Co pro Vás bylo nejdůležitější?

V rámci svých aktivit pro ČKAIT jsem především pomáhal řešit konkrétní potřeby autorizovaných osob v souladu s právním statutem ČKAIT i v souladu s platným právním řádem. Snažil jsem se propagovat úlohu ČKAIT ve vztahu na správní orgány i samosprávu. Usiloval jsem o prohloubení spolupráce s odbornými institucemi, školami a partnerskými organizacemi, zejména s Kammer der Ziviltechniker:innen | Architekt:innen und Ingenieurkonsulent:innen für Oberösterreich und Salzburg.

Jaké je Vaše profesní motto?

Moje profesní motto bylo a je, že každá stavba musí vždy splňovat základní požadavky na stavby dle zákona s respektováním příslušných norem. To platí pro všechny druhy staveb. Je to i jistota a ochrana autorizovaných osob z hlediska jejich profesní odpovědnosti.

Osobnost ČKAIT

prof. Ing. František Hrdlička, CSc.

autorizovaný inženýr v oboru energetické auditorství, v oboru technologická zařízení staveb a v oboru technika prostředí staveb – vytápění a vzduchotechnika, ČKAIT 0000014, IA00, IT00, TE01

* 1. března 1946, Cheb

Profesní praxe

1976–2025 Fakulta strojní ČVUT v Praze

1999–dodnes – akademický pracovník

1993–2004 – vedoucí odboru nebo zástupce vedoucího ústavu (katedry)

2004–2006 – prorektor pro pedagogickou činnost

2006–2014 – děkan fakulty strojní

Jeden ze zakládajících členů ČKAIT, zasloužil se za vznik oboru technologická zařízení staveb, předseda dozorčí rady ČKAIT

Člen odborných rad

Poradní výbor Státního úřadu pro jadernou bezpečnost

Grémium Mezinárodní agentury pro energii

Jeden ze dvou zástupců akademické sféry
v tzv. Uhelné komisi zřízené Vládou ČR
(od roku 2019)

Místopředseda Nezávislé odborné komise
pro posouzení energetických potřeb ČR

Foto: Natálie Danielová



Profesor František Hrdlička je předním odborníkem na energetiku. Téměř padesát let působí na Ústavu energetiky Fakulty strojní ČVUT, po dvě volební období byl i jejím děkanem. Je členem mnoha odborných grémií, mimo jiné vědeckého výboru VGB PowerTech. Byl místopředsedou první Pačesovy komise pro energetiku i Vládní uhelné komise. Podle profesora Hrdličky to bez jádra nepůjde a obnovitelné zdroje energie (OZE) ani vodík energetickou stabilitu nezajistí. Považuje za velký problém, že ve Státní energetické koncepci je náhrada uhlí řešena významným dovozem elektřiny v zimním období.

Opravdu notifikace EU na pátý blok Dukovan obsahuje podmínku, že OZE budou mít přednost před jádrem? To se budou Dukovany vypínat podle toho, jak fouká vítr nebo svítí slunce?

Je skvělé, že nám EU notifikovala pátý blok Dukovan. Ale to, že v notifikaci je i podmínka „nový jaderný zdroj nebude omezovat OZE“, je až k ekonomickému pláči. Jaderný reaktor se samozřejmě nesmí vypínat, protože pak v palivu nastávají známé procesy vzniku radioaktivních produktů omezujících nové najetí reaktoru. Ale obecně sjíždět s výkonem reaktoru můžete. Jen pak potřebujete vysokou reaktivitu na zvýšení výkonu, musíte palivo víc zatěžovat a rychleji ho opotřebíte. Hlavně z ekonomického hlediska je to nesmysl, protože nízké využití výkonu reaktoru znamená vysokou cenu jím vyráběné energie! Vždyť neexistuje jiný velký stabilní a bezemisní zdroj pro výrobu elektřiny než jádro! Snižování uhlíkových emisí se bez jádra neobejde, na tom se dnes shodují všechny odborné instituce na světě. Toto zjištění již EU respektuje, ale zjevně s výhradami, které jsou nepřijatelné.

Konec spalování uhlí v ČR se blíží. Vloni schválený Národní klimaticko-energetický plán modeluje splnění tohoto závazku dokonce už v roce 2030. Je přechod během tak krátké doby možný?

Možné to je, ale jen pokud budou splněny ostatní nezbytné podmínky pro spolehlivý provoz energetiky. Nesmíme nejprve odstavit uhlí a pak řešit, čím ho nahradíme, co nás to bude stát, jak zajistíme energetickou bezpečnost ČR a jaké budou sociální dopady. Nejdříve tedy musíme dostavět nové jaderné bloky a úspěšně transformovat naše teplárenství. Vše ale v potřebném rozsahu a v rámci plánovaného harmonogramu. Ani v jednom nejsme tak daleko, abychom mohli uhelné elektrárny odstavit již v roce 2030.

Je vůbec technicky možné fosilní elektrárny nahradit větším podílem OZE?

Zatím ne. Bateriová úložiště jsou využitelná jen pro krátkodobá vyrovnávání přebytku a nedostatku elektřiny nebo pro rychlé regulační a kompenzační služby. Ten hlavní problém – sezonní výkyvy ve výrobě – však neřeší. Navíc při akumulaci vždy dochází ke ztrátám energie. Účinnost nebateriových úložišť (např. ukládání do tepla, stlačeného vzduchu, vodíku) je i při optimálním nastavení systému nejvýš padesátiprocentní (spíše významně nižší). Jinými slovy, nejméně polovina energie vyrobené v solární nebo větrné elektrárně se při této dlouhodobé akumulaci a transformaci ztratí.

Může k vyrovnávání sezonních výkyvů OZE sloužit vodík?

Všechno jde. Ale bylo by to hodně drahé. A musely by se postavit nové elektrárny i nové distribuční sítě. Když chcete z OZE vyrobit vodík, ten skladovat a zpátky z toho vyrobit elektrickou energii, pak na výrobu

1 kWh spotřebujete 3,5 až 4,5 kWh – tedy další nové OZE. Investici i provoz těchto zařízení musí někdo zaplatit, a to bude vždy spotřebitel.

Jak moc jsou OZE dražší než jaderná energie?

To je naprosto nesrovnatelné. U nás máme dnes ve fotovoltaice zhruba 4 000 MW instalované kapacity. Z toho ročně vyrobíte JEN asi 3,8 TWh elektřiny! Ale ze stejných 4 000 MW v jádru vyrobíte až 30 TWh! Navíc jaderná elektrárna bez větších rekonstrukcí jede minimálně 40 až 60 let. Fotovoltaika, když to dobře dopadne, bude mít životnost srovnatelně 20 let.

Vyvíjí se naše energetická politika dobrým směrem?

Když se podíváte na finální verzi Státní energetické koncepce, tak nemá ujasněnou palivovou základnu a pracuje s premisou „co budeme potřebovat a nevyrábíme, to dovezeme“. Ale Státní energetická koncepce stále ještě není schválena.

Byl letošní letní výpadek dodávek elektrického proudu na velké části ČR znamením, že přijde opravdový blackout? Mohou mu energetici zabránit anebo se máme všichni připravovat na nouzové přežití?

Česká přenosová soustava je stále ještě relativně velmi robustní – i když ne dostatečně rychle modernizována. Z hlediska zdrojů elektřiny byla v minulosti koncipována tak, aby konkrétní největší zdroj v soustavě byl bezpečně při výpadku nahraditelný (koncepce N–1). Tato koncepce však není jednoduše převoditelná do systému s vysokým podílem OZE a současného transferu vysokých výkonů OZE přes českou přenosovou síť. A tento problém je nutné řešit, a to především teoreticky s následnými odborně podloženými realizovanými výstupy. To je cesta k eliminaci nouzových stavů.

Osobnost ČKAIT

Ing. Jan Vítek, DrSc.

autorizovaný inženýr v oboru mosty a inženýrské konstrukce,
ČKAIT 0005336, IM00

* 16. září 1925, Praha Nusle

Vývoj pokrokových technologií

Letmá betonáž rámových a trámových mostů

Návrh vozíků pro betonování letmo

Technologie vysouvání mostů

Zavádění předem předpjatých prefabrikovaných
mostních nosníků do praxe

Montážní zařízení pro prefabrikované mosty

Projektová činnost

První předpjaté, spojitě, letmo betonované mosty

Nuselský most v Praze se realizoval podle tehdy
velmi progresivního návrhu inženýrů J. Vítka
a M. Sůry z roku 1960. Tři hlavní pole byly
betonovány letmo – technologií Ing. J. Vítka.
S celkovou délkou 485 m byl největší českou
stavbou z předpjatého betonu.

Foto: Jindřich Sládek



Jan Vítek, který 16. září oslavil své 100. narozeniny, je předním odborníkem na navrhování mostů z předpjatého betonu. Je autorem 22 nových patentů. Před 70 lety zavedl nové technologie, s jejichž pomocí se po drobných úpravách staví i současné mosty. Mimo jiné je autorem návrhu Nuselského mostu v Praze.

Jakou roli hrála válečná zkušenost, když jste v padesátých letech navrhovali mosty?

Museli jsme počítat s tím, aby v případě válečného konfliktu most unesl přejíždějící tanky, aby se v případě jeho poškození dala snadněji nahradit zničená část. Například při poškození jednoho pole mostu ta ostatní musela zůstat stát. Později se to už nevyžadovalo. Po válce bylo potřeba postavit mnoho nových mostů a jiných staveb. Hledali jsme proto nové technologie a předpjatý beton byl možným řešením, jak změnit způsob výstavby.

Kdo se předpjatému betonu věnoval v Čechách před vámi?

Velký průkopník z doby již před válkou byl na ministerstvu dopravy inženýr Ladislav Pacholík. Poprvé se u nás použil předpjatý beton koncem roku 1949 při přemostění říčky Teplé před Mlýnskou kolonádou v Karlových Varech. Původní úzká kolonáda se rozšířila asi o 18 m v délce přes 40 m. Stavba byla dokončena za necelých 6 týdnů. A to byl velký úspěch.

A vás to inspirovalo?

Ano, jistě. Když jsem četl, jak úspěšně to dopadlo, viděl jsem v předpjatém betonu technický pokrok. Prvním velkým předpjatým mostem byl most Pavla Wonky v Pardubicích. Navrhoval ho Ing. Sůra a já jsem s ním spolupracoval na provádění statického výpočtu.

Mostu v Pardubicích je nyní skoro 70 let a prochází velkou rekonstrukcí. Sledujete to?

Po tak dlouhé době provozu je vždy nutná rekonstrukce, zvláště ložisek, dilatací, vozovek atd. Při jeho stavbě se však stala nepříjemná věc. Stavbyvedoucí, který se nedržel projektu, na ní uplatnil svůj „zlepšovák“ a bez vědomí projektanta v dutinách mostu vedenou předepnutou výztuž z mnoha drátů nezabetonoval do tuhého táhla, jak bylo v projektu, ale jen obalil pytlíkem a vně omítl betonem. Ocel táhel začala rezivět a bylo nutné ji odstranit a vytvořit nová táhla podle projektu, což způsobilo náročnou rekonstrukci.

Takže v Pardubicích jste nabrali zkušenosti, díky nimž jste se odvážili navrhnout Nuselský most.

Především jsme si uvědomili, co vše se může zbytečně stát. Když v roce 1958 byla vypsána soutěž na stavbu Nuselského mostu, bylo mi 33 let a měl jsem již zkušenosti z předešlých projektů. Chtěl jsem navrhnout moderní a pohlednou konstrukci. Bylo podáno 30 soutěžních návrhů, první cena nebyla udělena, druhou cenu dostal návrh trámového ocelového mostu a třetí cenu jsem dostal já s Ing. Sůrou. Protože však nebyla ocel, tak bylo rozhodnuto, že se bude realizovat naše řešení z předpjatého betonu. Ostatně tvarově bylo podobné tomu ocelovému. Betonový most má navíc menší udržovací náklady a další podstatnou výhodu je, že není hlučný při přejíždění vozidel.

A to vás ani nenapadlo navrhnout ocelový most?

Tenkrát se právě dokončoval Žďákovský most a tam se spotřebovalo velké množství oceli. Bylo jasné, že na další most nebude ocel, když se přednostně vyráběly tanky. A kromě toho předpjatý betonový most byl v daném případě vhodnější.

Ještě před tím, než se začal stavět Nuselský most, jste si mohl vyzkoušet využití předpjatého betonu na dvou větších mostech u Zvíkova.

Při stavbě mostů jsou důležité dvě věci. Kvalitní návrh a nápad, jak ho úspěšně realizovat. Já jsem nebyl projektant, ale navrhoval jsem tehdy úplně novou technologii výstavby. Když se začalo se stavbou nosné konstrukce, bylo již u obou mostů v údolí 20 m vody a most byl ve výšce 70 m. Stavět skruž nebylo možné, proto se použilo poprvé ve větším měřítku betonování letmo.

To bylo poprvé, kdy se používaly takové ty vozíky bridge builder k betonáži mostů?

Ano. Poprvé jsem navrhl betonování letmo v roce 1955 pro menší most u Želnavy na Šumavě. Tam to bylo jednodušší. Ale na Zvíkově jsem navrhl pro úsporu nedostatkové oceli lehké vozíky jiné konstrukce, na které jsem získal patentové osvědčení. Ale jen pro ČSR. Je zajímavé, že asi po 20 letech takovým typem vozíku betonovali Norové své velké mosty.

Tento princip výstavby se používá dosud?

Ano, betonování letmo je vhodná metoda výstavby. Samozřejmě vše se vyvíjí. Dnes jsou jiné možnosti, větší rozpětí mostů a tomu se musí stavba přizpůsobit.

Co říkáte na na diskuze kolem Výtoňského železničního mostu?

Ten vítězný soutěžní návrh se mi velmi líbí a vyjadřuje soudobou úroveň stavby mostů. Současný, přes 120 let starý most, obyčejné konstrukce, jakých bylo více, už má své za sebou. Obnovovat staré běžné a nevhodné konstrukce není ekonomické a snad to ani nemá smysl. Je to podobné tomu, jako byste se chtěli léčit stejně, jako před sto lety.



Fairmont Golden Prague hotel - bývalý Hotel InterContinental, Praha © Václav Jirásek.

Je na čem stavět

meTR©STAV



Česká komora autorizovaných inženýrů a techniků činných ve výstavbě

- je nejsilnější veřejnoprávní stavovská organizace ve stavebnictví
- má více než 32 tisíc autorizovaných osob, které se mohly stát jejími členy jen na základě dosaženého vzdělání a úspěšného složení předepsané zkoušky odborné způsobilosti
- sdružuje autorizované inženýry, techniky a stavitele, kteří vykonávají pro stavebníky vysoce kvalifikované činnosti jako projektant, stavbyvedoucí či technický dozor stavebníka

ČKAIT byla založena v roce 1992 autorizačním zákonem č. 360/1992 Sb., o výkonu povolání autorizovaných architektů a autorizovaných inženýrů a techniků činných ve výstavbě, jako samosprávná profesní organizace a orgán veřejné moci.

Ve vybraných činnostech ve výstavbě došlo stavebním zákonem k přenesení výkonu státní správy na fyzické osoby: autorizované architekty, inženýry, techniky a stavitele.

ČKAIT navazuje na stavovskou organizaci, která byla zřízena před více než sto lety (1913) pod názvem Svaz českých úředně autorizovaných civilních inženýrů v Království českém. Nyní je součástí profesních struktur nejen na národní, ale i evropské a mezinárodní úrovni.

Do působnosti Komory náleží zejména

- pečovat o stavební kulturu a utváření vystavěného prostředí,
- spolupůsobit při ochraně veřejných zájmů ve výstavbě,
- vydávat standardy výkonů a dokumentace,
- podporovat odborné vzdělávání a napomáhat šíření odborných informací,
- spolupracovat s orgány státní správy a místní samosprávy,
- udělovat autorizace v 11 oborech a 2 specializacích,
- vést veřejně přístupné databáze autorizovaných osob.



cik.ckait.cz