22. ROČNÍK

CENA INŽENÝRSKÉ KOMORY 2025

ČKAIT

CENA INŽENÝRSKÉ KOMORY 2025

Hlavní partner

KASMAT
A Hubexo Product

Partneři

Ministerstvo pro místní rozvoj

Ministerstvo průmyslu a obchodu

METROSTAV

ČSOB Pojišťovna

PM ČKAIT POJIŠŤOVACÍ MAKLÉŘ

Záštity

Ministerstvo dopravy

Ministerstvo životního prostředí

Osobnost ČKAIT

doc. Ing. Vladislav Hrdoušek, CSc. 2
Ing. František Mráz 4

Cena Inženýrské komory 2025

Protipovodňová opatření města Brna na nábřeží řeky Svratky – etapy VII a VIII 6
Rampa Mostecká na silnici I/69 ve Vsetíně 12
Zavěšený most přes Labe u Fáblovky v Pardubicích 18
Žitný mlýn Poříčí v Boršově nad Vltavou 24

Zvláštní cena poroty za celospolečenský přínos • Cena PM ČKAIT

Dětský hospic Dům pro Julii v Brně 30

Zvláštní cena poroty za dostupné a udržitelné bydlení • Cena hlavního partnera Kasmat

Bytové družstvo H-Blok Hanušovice 34

Čestné uznání poroty

Administrativní dřevostavba BUDEX HUB v Plané 38
Modulární přístavba pavilonu psychiatrie Nemocnice Ostrov 40
Rekonstrukce trati Tanvald–Kořenov a dopravny Dolní Polubný (**Cena MMR**) 42
Rekonstrukce vodního díla Jezeří 44
Výrobní hala s administrativní přístavbou BLU3 v Blučině (**Cena MPO**) 46

Cena veřejnosti • Cena ČSOB Pojišťovny

Adaptace pivovaru v Kralupech nad Vltavou 48

Finalisté CIK 2025 52
Slovo předsedkyně poroty. 55

Náklad: **25 000** • Datum vydání: **16. října 2026**
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: **978-80-909384-7-2**

22. ročník Ceny inženýrské komory ocenil stavby, které přihlásili projektanti, stavbyvedoucí, techničtí dozoři nebo jejich projektoví manažeři. Jedno mají společné. Jedná se o naše kolegy, autorizované osoby z řad ČKAIT. Do finále nakonec postoupilo 32 mimořádných stavebních děl, která si zaslouží pozornost a uznání za svůj přínos pro stavebníky, ale i pro širokou veřejnost. Mezi vybranými stavbami jsou mosty, dopravní i vodní stavby a samozřejmě také stavby průmyslové, bytové nebo sportovní. Všechny prošly náročnými kritérii poroty a splnily nezbytné požadavky na kvalitní investici. K nim patří pečlivě připravený projekt, pozorné vedení stavby a nezbytný dohled technického dozoru stavebníka nad kvalitou provádění díla. K tomu všemu je nutné připočítat i rozumnou spolupráci se stavebníkem, bez které se žádná stavba neobejde.

Ke kvalitním stavbám patří i kvalitní úroveň stavebních předpisů. V poslední době s obavami sledujeme snahu o relativizaci potřeby užívání norem a o tříštění technických požadavků na stavby. Nejde o to, že by předpisy a normy neměly jít s dobou. To se ostatně děje průběžně a můžeme na odborné úrovni diskutovat, zda v tom či onom případě nelze něco udělat lépe. Měli bychom se ale ohradit proti tomu, aby se předpisy a normy, hlavní nástroje každého inženýra při jeho práci, dostávaly do postavení, které je prezentováno jako bránění rozvoji stavebnictví. To není pravda a je nutné zdůraznit, že jejich užívání je zejména v zájmu stavebníků a provozovatelů staveb.

Oceněné stavby zcela jistě předpisy a normy splňují. V letošním roce jde výběr vítězných staveb napříč stavebními obory. Nalezneme mezi nimi stavbu protipovodňového opatření města Brna na nábřeží řeky Svratky, rampu Mostecká ve Vsetíně, zavěšený most přes Labe v Pardubicích nebo transformaci Žitného mlýna Poříčí v Boršově nad Vltavou pro rezidenční bydlení. Je vidět, že se v současnosti investuje do kvalitních dopravních staveb. Nádherný zavěšený most v Pardubicích, mimochodem rekordman tohoto typu konstrukce v rozpětí, i náročné umístění silniční rampy v komplikovaném terénu tak, aby v co nejmenší míře narušilo okolí komunikace, jsou toho důkazem. Stejně tak je dobře, že se věnujeme stavbám, které jsou budovány pro účely předcházení následkům živelných pohrom. Oceněná stavba u Svratky v Brně je důkazem toho, jak lze skvěle vyřešit spojení protipovodňového opatření s vybudováním veřejného prostoru pro využívání volného času obyvateli města. Důkazem toho, že lze vybudovat kvalitní bydlení a že jeho povolení nemusí trvat příliš dlouho, je i další oceněná stavba. Bydlení v Boršově bylo povoleno za čtrnáct měsíců od zahájení projektování. A přitom se nejednalo vůbec o jednoduchý návrh.

Při příležitosti vyhlášení Ceny inženýrské komory jsou již tradičně vyhlašovány Osobnosti ČKAIT. V letošním roce byl tento titul udělen našim dvěma kolegům. Pan Vladislav Hrdoušek, dlouholetý pedagog na Stavební fakultě ČVUT a známý český odborník na mostní konstrukce, i pan František Mráz, dlouholetý projektant v oboru železničních staveb a dlouholetý funkcionář ČKAIT, si tento titul bezpochyby zaslouží. Celou svou profesní kariéru dělali čest inženýrskému jménu a byli příkladem pro své nástupce ve stavební profesi.

Milé kolegyně a kolegové, stejně jako v minulých letech mi na závěr zbývá již pouze poděkovat všem účastníkům soutěže za jejich práci a pogratulovat oceněným osobnostem. Posuzované stavby byly úžasné a každého stavebního inženýra a každou stavební inženýrku jistě zahřeje u srdce, že může být součástí procesu, při kterém vznikají tak krásná díla, která přesahují délku našeho života a vytvářejí svět, ve kterém se pohybujeme.



Ing. Robert Špalek

předseda ČKAIT

autorizovaný inženýr v oboru
statika a dynamika staveb

ČKAIT 0200683, IS00, oblast Plzeňský kraj



cik. ckait.cz

Osobnost ČKAIT

doc. Ing. Vladislav Hrdoušek, CSc.

autorizovaný inženýr v oboru mosty a inženýrské konstrukce,
čestný člen ČKAIT 0000051, IM00

* 1. února 1936 v Leskovicích na Českomoravské vysočině

Vzdělání

Střední průmyslová škola v Pelhřimově

Fakulta inženýrského stavitelství ČVUT v Praze

Pedagogická a projektová činnost

Jeho celoživotní pedagogická činnost na Stavební fakultě ČVUT byla oceněna cenou rektora a Šolínovou medailí. Souběžně s výukou na ČVUT pracoval jako projektant a externě působil na Stavební fakultě TU v Košicích a na Dopravní fakultě Jana Pernera Univerzity Pardubice, kde pomáhal zavést výuku betonových konstrukcí a mostů. Spolupracoval s VUT v Brně a TU Dresden. Pro vysoké školy zpracoval mnohá skripta a odborné publikace, pro střední průmyslové školy připravil s kolektivem autorů publikaci Inženýrské stavby. Z projektové činnosti lze zmínit železniční most v Margecanech, lávku pro pěší přes řeku Torysu v Prešově, dálniční most přes Sedlický potok, typizace železničních a silničních prefabrikovaných mostů z předpjatého betonu atd. Ve zkušební komisi ČKAIT pro obor mosty a inženýrské konstrukce působil jako člen, místopředseda i předseda.

Výzkumná a normotvorná činnost

Aktivně se účastnil vývoje spřažených ocelobetonových mostů. Společně s ÚNMZ a MD ČR spolupracoval na přípravě řady norem a technických předpisů. Jako člen Technické normalizační komise 36 a předseda subkomise Betonové mosty připravil převzetí evropských norem pro navrhování betonových mostů a podílel se na školení k těmto normám. Nelze opomenout poradenskou činnost a konzultace, které ochotně a nezištně poskytoval a dosud poskytuje bez ohledu na to, odkud požadavky přicházejí.



Foto: Petr Adámek

Doc. Ing. Vladislav Hrdoušek, CSc., vyniká širokým přehledem, praktickými zkušenostmi, smyslem pro konstrukci podloženým hlubokými teoretickými znalostmi, vlídným a empatickým vystupováním a ochotou vždy si najít čas pro odborné rady. Důkazem jeho erudice a pedagogických schopností je celá řada vynikajících inženýrů, které za svou kariéru vychoval a nadchl pro mostní stavitelství. Sdružení pro sanace betonových konstrukcí mu udělilo titul Významná osobnost v oboru sanací betonových konstrukcí. Letos oslavil již 90 let.

Podílel jste se na převzetí evropských norem pro navrhování betonových mostů. Usnadnilo se navrhování staveb a jejich realizace?

Ano, podílel jsem se na přebírání evropských norem pro betonové mosty, a to včetně zatížení a navrhování. Za ministerstvo dopravy to dával tehdy dohromady Ing. Tichý. Z klasické teorie jsme přešli na mezní stavy. To není věc usnadnění, to je věc úplně jiného způsobu návrhu konstrukce. Realizaci staveb tento přechod podstatně neovlivnil.

Umíte si představit, že někomu může existence společných evropských technických norem komplikovat práci?

Sjednocení navrhování stavebních konstrukcí podle mezních stavů je podle mne rozumné. Projektanti se s evropskými normami museli seznámit a naučit se něco nového. My jsme byli zvyklí na práci s národními normami, a to se změnilo přijetím evropských norem pro navrhování. Drobné odchylky v jednotlivých zemích jsou i nadále specifikovány v národních přílohách. Doplňky evropských norem publikované jako národní přílohy jsou již prací mladších kolegů.

Podílel jste se na tvorbě řady norem a technických předpisů. Sledujete současnou snahu politiků a některých stavebníků o marginalizaci významu či počtu technických norem?

Zasahovat do platnosti a tvorby norem bez autorizovaných odborníků a členů technických komisí, kteří se podíleli na jejich vytváření, je naprosto nerozumné, nevhodné a může být i nebezpečné.

Je vhodné liberalizovat stavebnictví tím, že rozvolníme normové požadavky?

Vlastnosti materiálů jsou podloženy zkouškami a z nich jsou odvozeny návrhové parametry. Nikdy bychom neměli rozvolňovat normové požadavky natolik, abychom ohrozili bezpečnost návrhu. Normové požadavky garantují minimální vlastnosti konstrukce, které jsou důležité při následném provozu. Konstrukce musí vydržet a zachovat si tyto minimální vlastnosti po celou dobu její předpokládané životnosti. Samozřejmě při provádění předpokládané údržby. Když se zanedbá údržba, může nastat i u dobře navržené stavby havárie.

Na Stavební fakultě ČVUT jste učil od roku 1960, tedy více než 50 let. Ještě se učí podle Vašich skript či středoškolských učebnic?

Neučí. Konstrukční části platí, bylo to zobecnění příkladů. Ale při zavedení evropských norem se změnilo navrhování a tím i jeho výuka.

Sledujete práci svých studentů?

S některými studenty jsem dodnes v kontaktu, ale některé si nepamatuji. Dříve jsme měli zhruba šedesát studentů na fakultě inženýrského stavitelství v oboru dopravní stavby a konstrukce, který měl pět podoborů – geotechnika, silnice, železnice, beton a ocel (včetně mostů). Nyní jich studuje více.

Které nové české mosty se podle Vás povedly?

Líbí se mi nový tramvajový most v Praze Podolí nebo železniční most v Červené nad Vltavou. Oprava Barrandovského mostu se také podařila.

Jak se díváte na to, že některé velké mostní konstrukce jsou násobně dražší než jiné?

Samozřejmě jsou rozdíly. Vždy velmi záleží na tom, jaké je rozpětí a co to je za typ konstrukce.

Na stavební fakultě se v některých oborech má omezit výuka matematiky, neboť mnozí studenti s ní mají problém. Je to krok správným směrem?

Záleží na oboru. Jsou obory, kde studenti matematiku tolik nepotřebují. Tam, kde se navrhuje konstrukce, se ale bez matematiky neobejdeme.

Co si myslíte o tom, že autorizované osoby mají celoživotní trestněprávní odpovědnost za své stavby? A to zejména v souvislosti s tím, že projektanti nejsou účastníkem stavebního řízení?

Projektant by měl být vždy účastníkem stavebního řízení, neboť se tam řeší otázky, které mohou podstatně ovlivnit návrh řešení. Odpovědnost je pak závazek, který ale zároveň přináší vážnost profesi.

Co by podle vás mohlo podpořit zájem mladé generace o technické obory a zejména o stavebnictví?

To je záležitost středních škol, aby fungovaly jako příprava pro vysokou školu. Studenti se musí naučit základy fyziky a matematiky. Absolventi odborných středních škol mají oproti studentům z všeobecně zaměřených škol v tomto směru na vysokých školách nevýhodu.

Osobnost ČKAIT

Ing. František Mráz

autorizovaný inženýr v oboru dopravní stavby, ČKAIT 1000078, ID00

* 20. prosince 1945 v Prostějově

Vzdělání

Střední průmyslová škola stavební v Prostějově

Fakulta stavební VUT v Brně, obor Konstrukce a doprava, se specializací železniční stavby

Projektová činnost

Od roku 1970 pracoval u Státního ústavu dopravního projektování Praha (středisko Brno) na pozici projektanta železničního svršku a spodku, později jako hlavní inženýr projektů železničních staveb. K jeho nejvýznamnějším projektům patří Frýdlantské nástupiště na hlavním nádraží v Ostravě včetně odstavných kolejí, seřaďovací nádraží v železniční stanici Kůty, přestavba kolejiště v železniční stanici Olomouc hl. n., seřaďovací nádraží v železniční stanici v Havlíčkově Brodě a zejména přestavba železničního uzlu v Brně včetně prověřovacích studií. Od roku 1990 působil na základě výběrového řízení jako ředitel brněnského závodu SUDOP Praha, st. p., a o rok později se stal také ředitelem samostatného státního podniku SUDOP Brno. Po privatizaci tohoto státního podniku byl od roku 1993 až do roku 2011 ředitelem SUDOP Brno, spol. s r. o. I v této pozici se zabýval železničními stavbami, zejména železničním uzlem Brno, a vedl například práce na studii modernizace hlavního železničního tahu na Slovensku.

Činnost pro ČKAIT

Členem ČKAIT je od roku 1993, kdy se stal také členem zkušební komise v Brně pro obor dopravní stavby a jako zkušební komisař působil až do roku 2008. Od roku 2000 je členem výboru oblasti ČKAIT Jihomoravský kraj. Postupně se zapojoval také do různých komisí. Od roku 2008 je členem představenstva a od roku 2011 místopředsedou ČKAIT. V rámci působení v představenstvu se věnuje ekonomické činnosti, zejména rozpočtu a jeho sledování v průběhu hospodaření. Pod jeho vedením Komora pořídila druhou budovu v Praze a založila společnost pro poskytování pojišťovacích služeb.



Foto: Radek Drbohlav

Ing. František Mráz zasvětil svůj profesní život rozvoji a modernizaci železničních tratí. Celých 21 let řídil SUDOP Brno a podílel se na mnoha významných projektech rozvoje železniční infrastruktury, a to včetně nového nádraží v Brně. Po odchodu do důchodu věnoval svůj čas a energii zajišťování finanční stability ČKAIT. Díky němu se Komoře dařilo velmi efektivně hospodařit se svěřeným majetkem a finančními prostředky. Po 18 letech práce v představenstvu ČKAIT letos již nebude kandidovat. V prosinci oslaví 81 let.

Jak je to podle Vás obecně s dostatkem financí na rozvoj železnic, je to dnes lepší než dříve?

Současný stav a stav posledních let nelze srovnávat se začátkem devadesátých let. To bylo několikaleté období nedostatku peněz na investice do železniční infrastruktury. Připravovaly se pouze nejnutnější rekonstrukce železničních tratí a z nových staveb pouze elektrizace železničních tratí. Pro firmy zabývající se zpracováním projektů železničních staveb, ale i dodávkami těchto staveb bylo v této oblasti málo práce. Bojovali jsme o přežití a přečkání tohoto období ve snaze udržet si odborníky.

Kdy a kde u nás začnou na hlavních tratích jezdit vlaky rychlostí 320 km za hodinu?

To je otázka pro Ministerstvo dopravy, které připravuje koncepci rozvoje železniční sítě v naší republice. Jedná se o zcela novou generaci železniční dopravy včetně nových železničních tratí a stanic. V jejich přípravě jsme výrazně zaostali za některými zeměmi v Evropě a zatím nejsme schopni se k nové síti vysokorychlostních železničních tratí připojit. Termíny zahájení výstavby prvních VRT byly již několikrát změněny a zatím se stejně jedná jen o sekvence budoucí sítě.

Jak je náročné projektově připravit VRT?

Projektová příprava je náročná, ale je možná i se stávajícími kapacitami a odbornými znalostmi našich projektových firem. Základní je sjednotit parametry návrhu nové železniční sítě a stanovit etapizaci její přípravy a následné výstavby. Přitom je nutné počítat se značnou časovou prodlevou při jejich projednávání, protože to bude stěžejní záležitost pro schvalování projektů.

Jak je náročné železniční projekty prosadit?

To je velmi náročná práce. Jedná se o liniové stavby trasované naší krajinou a dotýkající se zájmů mnoha obcí, měst a soukromých vlastníků pozemků.

Nebude VRT vytvářet v území neprostupné bariéry?

Návrhy nových železničních tratí nesmí vytvářet v území bariéry, to je jedna ze zásad návrhů. Návrhové prvky pro trasování vysokorychlostní tratě jsou velice omezené s ohledem na bezpečné vedení vlaků s jízdou vlaků rychlostí 250 až 320 km/h. Jak směrově, tak také spádově je nutné především v členitém terénu navrhovat umělé stavby, zejména viadukty, mosty a tunely.

Jak se změnil přístup k nádražním budovám a méně významným tratím?

Protože jsme již ve velké míře na našem území modernizovali hlavní železniční tratě a dosáhli tím významného zkracování jízdních dob, stala se železniční doprava opět žádoucí pro přepravu velkého množství cestujících. To si druhotně vynucuje opravy a úpravy navazující infrastruktury. Nejedná se jen o výpravní budovy v železničních stanicích hlavních tratí, ale také navazujících přípojných železničních tratí.

Je dost mladých inženýrů nadšených pro projektování železnic?

Nemáme dostatek mladých inženýrů pro projektování a realizaci staveb železničních tratí a stanic. Věřím, že v případě nových železničních tratí na vysokou rychlost se to změní, jakmile bude celý projekt spuštěn bez nebezpečí jeho přerušení či pozastavení.

Jak se díváte na desetiletí plánovanou přestavbu brněnského dopravního uzlu?

Příprava přestavby železničního uzlu Brno včetně nového osobního nádraží bude mít v příštím roce smutné výročí. Uplyne sto let, kdy byly vyhodnoceny návrhy na řešení železniční otázky v Brně. Již tehdy zvítězil návrh na změnu situování nového osobního nádraží do prostoru dnešního nádraží Brno-dolní. Pokud má nové nádraží plnit požadavky moderní osobní dopravy včetně napojení vysokorychlostních železničních tratí, je nutné využít pro jeho umístění prostor, který již sto let je v územním plánu města pro to vyčleněn a chráněn.

Inicioval jste založení dceřiné společnosti PM ČKAIT, která hned v prvním roce měla zisk několik milionů. To bylo odvážné rozhodnutí, které nám závidí i zahraniční profesní komory.

Jednou z nejvýraznějších kapitol rozpočtu ČKAIT jsou výdaje spojené s pojištěním našich členů. Nejedná se jen o výši ceny pojištění, ale i rozsah jeho plnění. Založili jsme proto „pojišťovací komisi“, která se zabývala jak spornými událostmi našich členů při vzniklých škodách, tak smluvními podmínkami sjednávanými s pojišťovnou. Následovalo založení dceřiné firmy, pojišťovacího makléře, „PM ČKAIT, s.r.o.“. Stalo se tak díky pochopení a podpoře ostatních členů představenstva ČKAIT.

Protipovodňová opatření města Brna na nábřeží řeky Svratky – etapy VII a VIII



Cena inženýrské komory 2025

Hlavní ocenění bylo uděleno za realizaci komplexního inženýrského díla s mimořádně rozsáhlým a technicky náročným souborem stavebních objektů, které účinně propojují ochranu území s kultivací nábřežního veřejného prostoru do výsledné kvality. Cena je spojena s finanční odměnou ČKAIT ve výši 40 000 Kč.



Foto: Petr Adámek, Aleš Lezatka

Protipovodňová opatření na řece Svratce chrání Brno před povodněmi a zároveň revitalizují přibližně 3,4 km vodního toku. Etapa VII a VIII byla spojena s rekonstrukcí vodohospodářské infrastruktury, úpravou stabilizačních stupňů a výstavbou nových protipovodňových konstrukcí. Současně vznikly nové pěší a cyklistické komunikace, pobytová náplavka a rozsáhlé krajinářské úpravy. Rozsáhlá vodohospodářská stavba byla realizována v hustě zastavěném území.

Hlavním účelem stavby je ochrana přilehlého území před povodňovými průtoky a stabilizace toku. Protipovodňová ochrana je navržena na průtok Q100 neovlivněný přehradami 395 m^3/s, s převýšením ochranných prvků o 0,30 m. V rámci stavby jsou obsaženy prvky, jako jsou hráze a jezy, úpravy a změny koryta vodního toku včetně úprav dna a břehových částí, jsou zde i stavby vodovodních řadů, stavby kanalizačních stok a kanalizačních objektů, stavby dopravní včetně cyklotras, stavby pozemní a infrastrukturní a mnoho dalších.

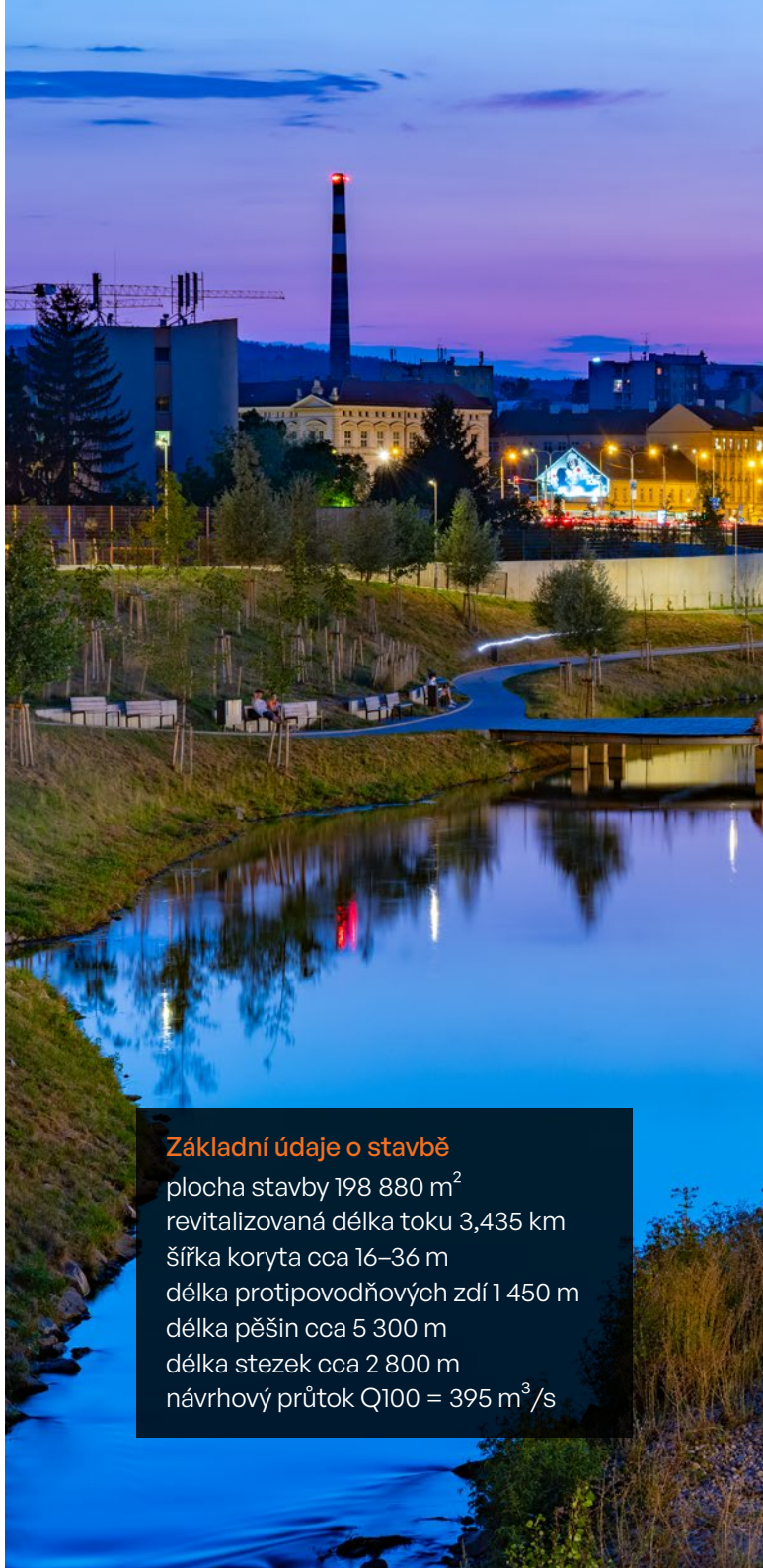
Koncepce je však celkově založena na přírodě blízkých protipovodňových opatřeních aplikovaných přímo v intravilánu města i s ohledem na funkci pro volnočasové aktivity obyvatel. Součástí stavby byl přesun sportovního hřiště a jeho nové provedení. Vznikl i rozsáhlý nový park s propojením na biotop tvořený mokřady a tůněmi.

Oproti čistě technickému řešení založenému na soustavném ohraničení toku vysokými zdmi bylo cílem v místech, kde to prostorové podmínky umožnily, rozšířit průtočný profil a vytvořit členitější říční prostor. Protipovodňová funkce se tak kombinuje s revitalizací toku a jeho ekologickou funkcí.

Etapy VII a VIII protipovodňových opatření na Svratce představují příklad komplexní vodohospodářské stavby, jejíž realizace nebyla založena pouze na výstavbě ochranných zdí. Výsledné řešení kombinuje úpravu průtočného profilu, rekonstrukci a náhradu původních nábřežních konstrukcí, protipovodňové stěny a hráze, úpravu stabilizačních stupňů, ochranu kanalizační soustavy a rozsáhlé zásahy do městské infrastruktury.

Technickou náročnost významně ovlivnily práce v bezprostředním kontaktu se stávajícími inženýrskými sítěmi, zakládání nových konstrukcí, požadavky na vodotěsnost železobetonových objektů a potřeba zachovat provoz okolního městského území po celou dobu výstavby. Současně se podařilo změnit charakter více než tříkilometrového úseku Svratky.

Rozšířením koryta, nahrazením části původních nábřežních zdí přírodě bližšími břehy a vytvořením nových pěších, cyklistických a pobytových ploch vznikl prostor, v němž je technická protipovodňová funkce integrována do městského a krajinného prostředí. Realizace probíhala od ledna 2022 do července 2025. Stavbu provedlo sdružení „PPO nábřeží Svratky – Brno“.



Základní údaje o stavbě
plocha stavby 198 880 m^2
revitalizovaná délka toku 3,435 km
šířka koryta cca 16–36 m
délka protipovodňových zdí 1 450 m
délka pěšin cca 5 300 m
délka stezek cca 2 800 m
návrhový průtok Q100 = 395 m^3/s



Harmonogram prací

červen 2017 – zahájení projektových prací
prosinec 2020 – vydání stavebního povolení
leden 2022 – zahájení výstavby
červenec 2025 – dokončení stavby

Lokalita

Jihomoravský kraj, Brno, Bauerova–Poříčí

Stavebník

Statutární město Brno

Technický dozor stavebníka

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

Zpracovatel projektové dokumentace

A PLUS a.s.
Bc. Tomáš Zelinka (ČKAIT 1006565, IP00)
hlavní inženýr projektu
ŠINDLAR s.r.o.
Ing. Miloslav Šindlar (ČKAIT 0700929, IV00)
vedoucí projektant

Zhotovitel stavby

Společnost „PPO nábřeží Svratky – Brno“
Ing. Radim Machula (ČKAIT 1005076, IP00)
ředitel Oblasti Jihovýchod OHLA ŽS,a.s.
OHLA ŽS, a.s.
Ing. Petr Rašovský, MBA (ČKAIT 1004668, IV00)
hlavní stavbyvedoucí
Martin Halva (ČKAIT 1006535, TV02)
zástupce hlavního stavbyvedoucího
HOCHTIEF CZ a.s.
Ing. Radovan Kvapil (ČKAIT 1004006, IP00)
zástupce hlavního stavbyvedoucího
FIRESTA-Fišer, rekonstrukce, stavby a.s.
Ing. Miloš Raab (ČKAIT 1005707, ID00, SD02, SV02)
zástupce hlavního stavbyvedoucího

Cena bez DPH

cca 1,5 mld. Kč



Na otázky odpovídá přihlašovatel

Ing. Petr Rašovský, MBA

hlavní stavbyvedoucí
a projektový manažer OHLA ŽS, a.s.

autorizovaný inženýr v oboru
stavby vodního hospodářství a krajinného inženýrství

ČKAIT 1004668, IV00, oblast Jihomoravský kraj

Realizovali jste někde jinde vodohospodářský a krajinný projekt podobný rozsahem a inovativními přírodě blízkými opatřeními?

Během své profesní dráhy jsem realizoval řadu významných vodohospodářských projektů. Šlo především o vodohospodářskou infrastrukturu – svazkové kanalizace a čistírny odpadních vod, vodovody či úpravny vody – často v hodnotách stovek milionů korun. Realizace protipovodňových opatření na řece Svratce se však svým charakterem vymyká. Jedná se o mimořádně komplexní stavbu v intravilánu, v těsné blízkosti pulzujícího centra města. To kladlo vysoké nároky nejen na samotné stavební provedení, ale také na organizaci výstavby, logistiku a dopravu, bezpečnost práce, kvalitu a především koordinaci velkého množství účastníků a navazujících činností.

Jak probíhal výběr zhotovitele?

Vzhledem k rozsahu a specifičnosti projektu trvala soutěž několik měsíců. Pro realizaci proto vznikla Společnost „PPO nábřeží Svratky – Brno“, tvořená společnostmi OHLA ŽS, a.s., HOCHTIEF CZ a.s. a FIRESTA-Fišer, rekonstrukce, stavby a.s., přičemž OHLA ŽS, a.s. byla vedoucím společníkem.

Stavební povolení bylo uděleno tři a půl roku od zahájení projektových prací. To je docela dlouhá doba. Víte, jaké hlavní problémy se zde řešily?

Máte pravdu, tři a půl roku může na první pohled působit jako dlouhá doba. Když si ale uvědomíme rozsah území, množství dotčených vlastníků, správců sítí a dalších účastníků a celkovou složitost stavby v městském prostředí, není taková délka přípravy nijak mimořádná. Projektová příprava ani proces povolování však nebyly součástí mého působení při realizaci stavby, proto bych nerad spekuloval o konkrétních důvodech či lhůtách. To je spíše otázka na investora a kolektiv autorů projektu.

Jsou tři a půl roku výstavby dlouhá doba? Co bylo komplikovanější než jste předpokládal? Muselo se měnit stavební povolení?

Když se na to podívám dnes, tak to uteklo jako voda. Byly to tři a půl roku intenzivní práce, profesních zkušeností a samozřejmě i situací, na které by člověk nejraději zapomněl, ale ještě více okamžiků, na které rád vzpomínám. Měl jsem možnost pracovat se skvělým týmem kolegů a za to jsem rád. Nejdelší byla především ta fáze, kdy je výsledek ještě daleko a budoucí podoba díla není vidět – rozsáhlé zemní práce spojené s modelací říčního dna a břehů, zakládání a následně výstavba náplavky a navazujících protipovodňových konstrukcí. Do harmonogramu navíc výrazně zasáhla povodňová situace na podzim roku 2024, kdy byla velká část rozestavěného území pod vodou a některé části díla bylo nutné následně sanovat či obnovit. Stavební povolení se během výstavby měnit nemuselo, mimo jiné díky průběžné koordinaci a operativnímu řešení vzniklých situací se všemi dotčenými účastníky výstavby.

Dodrželi jste vysoutěženou cenu?

Cena stavby se v průběhu realizace zvýšila. U takto rozsáhlého projektu se objevily objektivní skutečnosti, které nebylo možné při přípravě v plném rozsahu předvídat. Významnou roli hrály zejména kolize se stávajícími inženýrskými sítěmi, jejichž skutečná poloha a stav v některých případech neodpovídaly dostupné dokumentaci. Šlo často o sítě staré desítky let. Dalšími faktory byly například nedostatečná

únosnost některých plání a stávajících konstrukcí a další technické okolnosti, které se u takto rozsáhlé stavby v hustě zastavěném městském území mohou objevit. Do nákladů se promítla také povodňová situace z podzimu roku 2024, po níž bylo nutné některé rozestavěné části stavby sanovat a obnovit.

Můžete porovnat jednotkovou cenu s jinými obdobnými realizacemi?

Jednoduché porovnání jednotkové ceny by podle mého názoru nebylo příliš vypovídající. Tento projekt je velmi specifický kombinací protipovodňové ochrany, revitalizace řeky, rozsáhlých přeložek inženýrských sítí, dopravních staveb, veřejného prostoru, zeleně i architektonických objektů. Smysluplné srovnání by proto vyžadovalo opravdu obdobnou stavbu se srovnatelným rozsahem a podmínkami, což se hledá velmi obtížně.

Jaký podíl na zakázce tvořilo to, co není vidět, tedy revitalizace samotných vodních toků, rekonstrukce či přeložky významných inženýrských sítí?

Velmi významný. Právě velká část prací, které návštěvník hotového nábřeží vůbec nevnímá, patřila k technicky i finančně nejnáročnějším. Šlo o úpravy samotného koryta, zemní práce, zakládání, kanalizace, vodovody, další inženýrské sítě a jejich přeložky či rekonstrukce. Pokud to vyjádřím orientačně, práce související s přeložkami a rekonstrukcemi inženýrských sítí představovaly přibližně třetinu zakázky. Právě tato „neviditelná“ část stavby přitom vyžadovala mimořádnou koordinaci se správci sítí a měla zásadní vliv na postup výstavby.

Návrh pochází z dílny významného brněnského architekta, který však zemřel dříve, než jste projekt začali realizovat. Setkali jste se s nějakými problémy ohledně autorských práv? Věděli jste předem o rozsahu oprav inženýrských sítí?

Ohledně autorských práv jsem během realizace nezaznamenal žádné zásadní problémy. Na dalším rozpracování projektu se podílel kolektiv navazující na původní soutěžní návrh prof. Ing. arch. Ivana Rullera. Generálním projektantem byla společnost A PLUS a.s. a významným projektovým partnerem pro vodohospodářskou část společnost ŠINDLAR s.r.o. Co se týče projektové dokumentace, u takto rozsáhlé stavby je přirozené, že se v průběhu realizace objevují situace, které je nutné dopracovat nebo operativně řešit. Rozsah inženýrských sítí mě nepřekvapil – v takto exponovaném území města Brna jsem předpokládal, že bude značný. Skutečnou komplikací byly spíše některé rozdíly mezi dostupnou dokumentací a skutečným uložením či stavem starších sítí. Tyto situace jsme společně s projektantem, investorem, správci sítí a realizačním týmem postupně vyřešili.

Jak se díváte na výsledek? Jste s ním spokojený?

S výsledkem jsem při vší skromnosti spokojený. Jako každého stavitele mě samozřejmě občas napadne, že se některé věci daly udělat jinak nebo ještě lépe – to je asi profesní deformace. Nejdůležitější pro mě ale je, že celý revitalizovaný úsek řeky a jeho okolí začali lidé prakticky okamžitě využívat. Když dnes vidím Rullerovo nábřeží plné lidí, kteří tam tráví volný čas, mám dobrý pocit, že se podařilo vytvořit něco, co má pro město skutečný smysl. Jsem rád, že jsem mohl být u toho, a děkuji celému realizačnímu týmu, investorovi, projektantům i všem ostatním aktérům výstavby.









Rampa Mostecká na silnici I/69 ve Vsetíně



Cena inženýrské komory 2025

Hlavní ocenění bylo uděleno za kvalitní technické a konstrukční řešení rampy Mostecká ve specifických stísněných podmínkách, její plynulé začlenění do stávajícího dopravního systému, zlepšení dopravní dostupnosti a zejména bezpečnosti v území. Cena je spojena s finanční odměnou ČKAIT ve výši 40 000 Kč.



Foto: Petr Adámek

Dostavba mimoúrovňové křižovatky silnic I/57 a I/69 měla primárně zvýšit bezpečnost dopravního provozu a odstranit bezpečnostní závadu v podobě stykové křižovatky na silnici I/57, kde docházelo k častým dopravním nehodám se závažnými následky. Vzhledem ke specifickým a stísněným podmínkám bylo nutné doplnit nové větve křižovatky do hlubokého zářezu, lemovaného mohutnými zárubními zdmi.

Stavba „I/69 Vsetín, rampa Mostecká“ řešila přestavbu a doplnění stávající jednovětvové mimoúrovňové křižovatky silnic I/57 a I/69 ve Vsetíně, v místní části Rokytnice. V původním stavu se sice obě komunikace křížily mimoúrovňově, jednovětvové řešení jejich propojení však vyžadovalo umístění stykových křižovatek na obou silnicích. Zejména křižovatka na silnici I/57, umístěná v extravilánu, představovala vzhledem k vysoké intenzitě levého odbočení do Vsetína, a to i přes sníženou nejvyšší dovolenou rychlost na 70 km/h, zdroj častých dopravních nehod.

Po dostavbě, která zahrnovala doplnění nových větví, se z původní křižovatky stala plnohodnotná mimoúrovňová křižovatka typu delta. Nově vybudované větve jsou na silnici I/69 napojeny prostřednictvím nové jednopruhové okružní křižovatky. Jejich dostavba zároveň umožnila upravit původní větev a odstranit ze silnice I/57 kolizní místo v podobě původní stykové křižovatky.

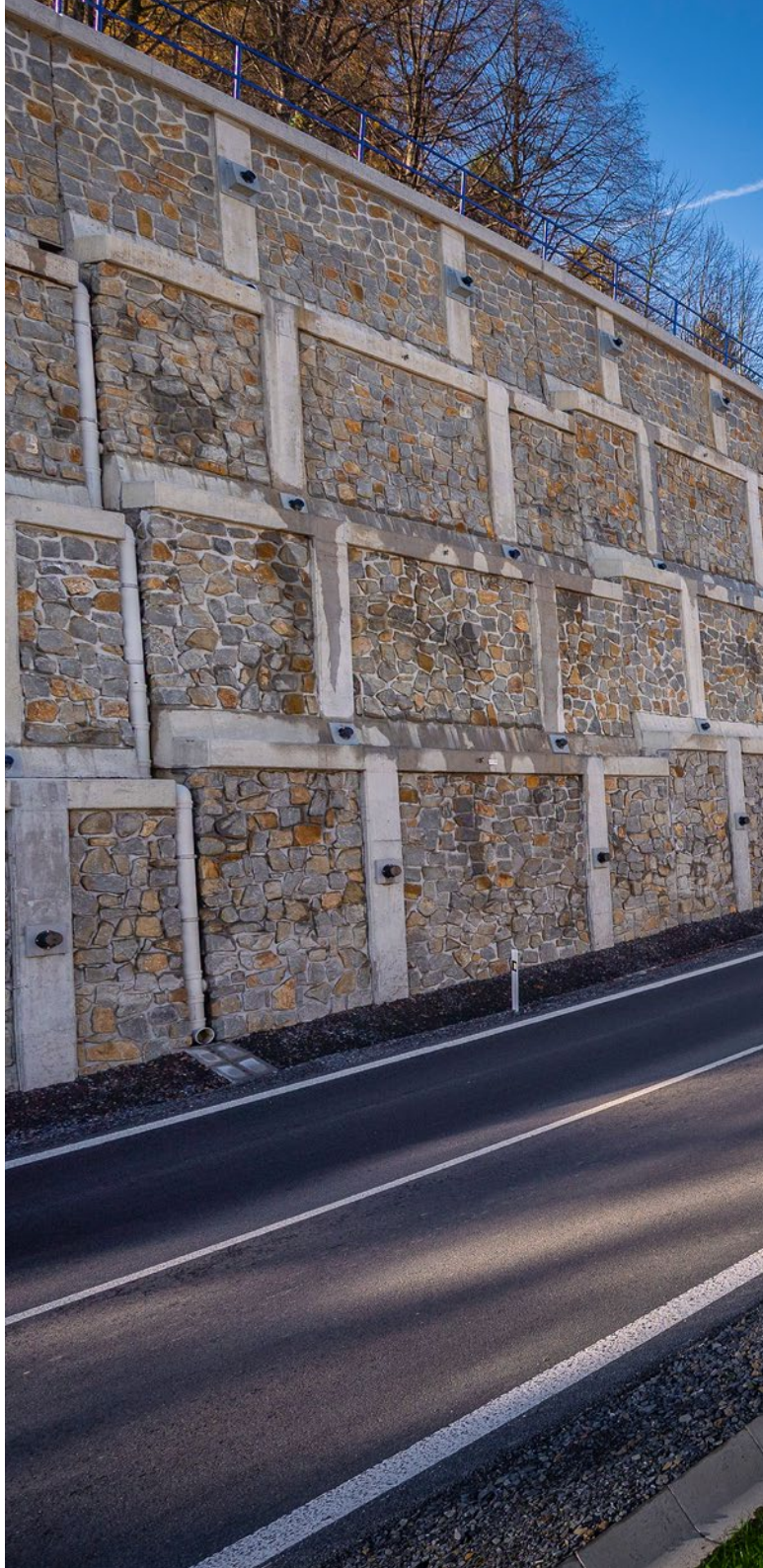
Stavba si vyžádala nezbytné úpravy jak na silnici I/57 v délce přibližně 370 m, tak zejména na silnici I/69. Zde realizací nové okružní křižovatky vzniklo mimo jiné nové kapacitní napojení sídliště Rokytnice a lokality Na Lapači. Úprava silnice I/69 v délce přibližně 350 m kromě výstavby nové okružní křižovatky zahrnovala také výstavbu nových autobusových zálivů a opatření ke zvýšení bezpečnosti pěších, například ochranný ostrůvek v místě přechodu pro chodce.

Zásadním objektem stavby byly rozsáhlé zárubní zdi lemující nové větve, které byly z převážné části vedeny v hlubokém zářezu. Vzhledem k proměnlivým geologickým poměrům v trase představovala jejich realizace největší technickou výzvu celé stavby. Bylo nutné průběžně reagovat na skutečně zastižené podmínky a přizpůsobovat technické řešení aktuálnímu stavu skalního masívu, do něhož byly zdi situovány.

V rámci stavby byla realizována také dešťová kanalizace včetně podzemní retenční a sedimentační nádrže. Součástí stavby byly rovněž přeložky stávajících a doplnění nových inženýrských sítí.

Realizací mimoúrovňové křižovatky došlo k významné změně organizace dopravy, která si vyžádala také rozsáhlou úpravu dopravního značení.







Základní parametry stavby

délka nových větví MÚK cca 400 m
úpravy silnic I/57 a I/69 cca 720 m
jednopruhové a dvoupruhové větve MÚK dle ČSN 73 6102
celková plocha vozovek navržených v rámci stavby cca 12 400 m^2
zárubní zdi – výška do 16 m, celková plocha cca 3 950 m^2

Lokalita

Zlínský kraj, parc. č. 364/8, k. ú. Rokytnice u Vsetína

Stavebník

Ředitelství silnic a dálnic s. p.

Technický dozor stavebníka

SHP TS s.r.o.
Ing. Hynek Válek (ČKAIT 1102610, ID00)

Zpracovatel projektové dokumentace

DOPRAVOPROJEKT Ostrava a. s.
Ing. Roman Kotas (ČKAIT 1103123, ID00)
hlavní projektant
Ing. Petr Lamparter (ČKAIT 1000653, IG00)
projektant – geotechnika, zárubní zdi

Zhotovitel stavby

Společnost „Vsetín, rampa Mostecká“
(sdružení firem STRABAG a.s. a EUROVIA CZ a.s.)
STRABAG a.s.
Ing. Libor Žák (ČKAIT 1301910, TD02)
vedoucí projektu

Harmonogram prací

2015 – zahájení projektových prací (záměr projektu)
květen 2021 – vydání stavebního povolení
srpen 2022 – počátek výstavby
září 2025 – dokončení stavby

Cena bez DPH

cca 300 mil. Kč



Na otázky odpovídá přihlašovatel

Ing. Roman Kotas

hlavní projektant
DOPRAVOPROJEKT Ostrava a. s.

autorizovaný inženýr v oboru
dopravní stavby

ČKAIT 1103123, ID00, oblast Moravskoslezský kraj

Co bylo na návrhu této mimoúrovňové křižovatky technicky nejnáročnější?

Jednoznačně zasazení do nepříznivě konfigurovaného terénu! Silnice I/57 a I/69 procházejí úpatím kopce Žamboška. Východní kvadranty území v místě jejich křížení jsou souvisle zastavěné, zatímco v severovýchodním kvadrantu se nachází původní větev propojující obě silnice. Jediným řešením, jak stávající křižovatku doplnit na plnohodnotnou mimoúrovňovou křižovatku, bylo umístění nové větve do jihozápadního kvadrantu, a to proti prudce stoupajícímu terénu. Vznikl tak atypický tvar křižovatky, kdy se nově navržená větev výrazně zařezává do terénu, a to i přesto, že je velmi přimknutá k silnici I/57. Toto řešení si vyžádalo realizaci rozsáhlých zárubních zdí, a to jak na straně kopce Žamboška, tak zčásti i směrem k silnici I/57. S ohledem na geologickou skladbu území byly zdi na svých koncích řešeny zčásti jako kotvené pilotové konstrukce. Ve střední části zdi na straně kopce, dosahující výšky až 15 m, by technologie vrtaných pilot i z důvodu tvrdosti skalního masivu byla jen těžko proveditelná. Proto již v projektové dokumentaci byla pro zajištění zářezu navržena prostorově členěná konstrukce se dvěma až čtyřmi etážemi, jejíž nosnou konstrukci tvoří kombinace hřebíkování a kotvených železobetonových trámů.

Jak probíhal výběr zhotovitele projektové dokumentace? Jaká byla kritéria?

Investor, Ředitelství silnic a dálnic (ŘSD), postupuje při výběru zhotovitelů projektové dokumentace dvoukolově. V prvním kroku na základě kvalifikačních kritérií vybírá potenciální dodavatele, kterými jsou převážně sdružení projekčních firem, a s těmito dodavateli uzavírá tzv. rámcové smlouvy. Jednotlivé zakázky jsou následně soutěženy mezi takto předkvalifikovanými dodavateli na základě nabídkové ceny.

Jaký důraz byl při zadání kladen na geologické a hydrogeologické průzkumy?

Na provádění průzkumů je kladen velký důraz. Investor si je vědom skutečnosti, že u liniových staveb se případné podcenění přípravy může výrazně promítnout do doby realizace i výsledné ceny díla. V současné době je standardem, že průzkumy potřebné pro zpracování projektové dokumentace zajišťuje přímo zadavatel, tedy ŘSD. Z pohledu projektanta považuji tento postup za správný, zejména s ohledem na časový rámec přípravy projektů. Pokud se v průběhu zpracování projektu ukáže potřeba doplnění podkladů, jsou pro vyšší stupně projektové dokumentace zajišťovány doplňkové průzkumy.

Mezi schválením záměru a vydáním stavebního povolení uplynulo šest let. To je docela dlouhá doba. Jaké hlavní problémy se zde řešily?

Dobu přípravy dopravních staveb ovlivňuje řada faktorů – jednak jejich prioritizace ve vztahu k aktuálním finančním možnostem ŘSD (státu), jednak délka samotného procesu přípravy, která zahrnuje zajištění potřebných podkladů, průzkumů, projektových dokumentací a příslušných povolení. Tato stavba byla připravována ještě v době dvoukolového povolovacího procesu, kdy vydání stavebního povolení předcházelo územní rozhodnutí. Vzhledem k tomu, že prakticky všechny rozsáhlejší stavby dopravní infrastruktury čelí výzvám jak při jejich projednávání, tak při majetkoprávním vypořádání, lze konstatovat, že doba, která uplynula od schválení záměru k zahájení přípravy a následnému povolení stavby, byla poměrně standardní.

Jsou tři roky výstavby dlouhá doba?

S ohledem na velikost stavby se může tříletá realizace na první pohled jevit jako dlouhá. Vzhledem k rozsahu realizovaných zdí a geologicky velmi náročnému prostředí však nebylo možné stavbu realizovat v kratším časovém horizontu. Původní základní harmonogram, který předpokládal dobu výstavby přibližně dva roky, nemohl zohlednit skutečné komplikace, kterým bude zhotovitel při realizaci zářezu a zárubních zdí čelit.

Bylo při realizaci něco významně těžší a komplikovanější než předpokládal projekt?

Po odkrytí zářezu a zahájení realizace zdí se geologické podmínky ukázaly jako natolik proměnlivé a lokálně náročné, že bylo nutné na jejich vývoj průběžně reagovat doplňováním a upřesňováním navrženého řešení. To se týkalo jak statického zajištění zdí, zejména úprav a zpřesnění způsobu kotvení, tak i řešení odvodu vody, která se objevovala v obnaženém zářezu, a to i v místech, kde její výskyt provedené průzkumy nepředpokládaly. Uvedené skutečnosti nebyly způsobeny podceněním rozsahu průzkumů ani nedostatečnou podrobností navrženého řešení. Při tak vysoké proměnlivosti geologické skladby zářezu ani podrobný průzkum nemůže poskytnout zcela komplexní obraz skutečných podmínek v celém prostoru stavby. Nebylo proto možné navrhnout řešení, které by nevyžadovalo následné úpravy a průběžné reakce na skutečně zastižené podmínky během samotné realizace. Tyto skutečnosti byly hlavními důvody prodloužení doby výstavby i navýšení ceny díla.

Dodrželi jste cenu za projektové práce?

Vysoutěžená cena za zpracování projektové dokumentace byla dodržena.

Můžete porovnat jednotkovou cenu s jinými obdobnými realizacemi?

Tato stavba je natolik specifická, že pravděpodobně nemá přímo srovnatelnou obdobu. Při porovnání s průměrnou mimoúrovňovou křižovatkou realizovanou ve standardních podmínkách jsou její měrné náklady samozřejmě výrazně vyšší. Náročnost stavby v obtížně situované lokalitě si vyžádala nadprůměrný podíl souvisejících opatření, která se výrazně promítla do celkové ceny stavby.

Jaký podíl na zakázce tvořilo to, co není vidět, tedy opravy či přeložky významných inženýrských sítí nebo opěrné zdi?

Zárubní zdi, které představovaly nejdražší objekty stavby, jsou zároveň její nejvýraznější a nejviditelnější součástí. To, co je naopak skutečně skryté, tedy přeložky inženýrských sítí, zde tvořilo spíše podprůměrný podíl celkových nákladů. Ne proto, že by přeložek bylo méně než u jiných staveb obdobného rozsahu, ale především v kontextu nadprůměrného rozsahu hlavních objektů stavby (komunikace + zdi) byl jejich podíl spíše menší.

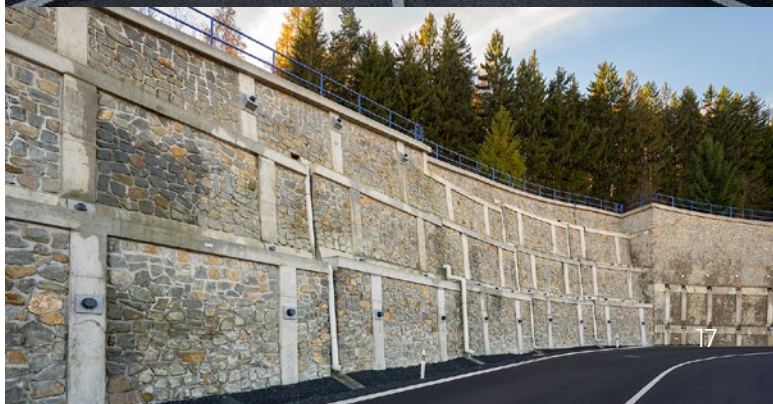
Jak se díváte na výsledek? Jste s ním spokojený?

Dokončení a zprovoznění větších dopravních staveb představuje završení dlouhodobého a často náročného procesu. Každá dokončená a úspěšně zprovozněná stavba proto přináší projektantovi nejen profesní satisfakci, ale také pocit, že jeho práce přispěla ke vzniku funkčního a dlouhodobě využitelného díla.









Zavěšený most přes Labe u Fáblovky v Pardubicích



Cena inženýrské komory 2025

Hlavní ocenění bylo uděleno za komplexní přístup a kvalitní technické řešení mostního díla, které vyniká svou konstrukční čistotou, propojuje funkční požadavky s architektonickým výrazem a vhodně se začleňuje do krajinného kontextu řeky Labe. Cena je spojena s finanční odměnou ČKAIT ve výši 40 000 Kč.



Foto: Petr Adámek

Zavěšený most přes Labe u Fáblovky v Pardubicích charakterizuje čisté a efektivní statické řešení, nízké stavební náklady a krátký termín realizace. Most byl dokončen za velmi příznivou jednotkovou cenu 85 tis. Kč/m^2 bez DPH a jen tři roky uplynuly mezi zahájením projektových prací a dokončením této významné části severovýchodního obchvatu Pardubic – I/36. Most byl realizován jako jedna z prvních staveb formou Design & Build, kdy zhotovitel byl odpovědný za celé dílo, tedy za ideový návrh řešení, zpracování projektové dokumentace i vlastní realizaci díla. I díky tomu mohla být zvolena naprosto unikátní technologie výstavby. Hlavní rozpětí mostu 135 m je zároveň dosud největší rozpětí zavěšeného mostu v ČR.

Estetické vnímání celé konstrukce i proporcí jednotlivých prvků vychází z přísného respektu ke statickému působení konstrukce a pečlivému řešení konstrukčních detailů. Mostovka je vetknuta do členěného pilíře pod pylonem a na opěrách je uložena prostřednictvím posuvných ložisek. Tato koncepce vede k úspoře stojky v jednom z polí, která je jinak u jednopylonových mostů obvyklá. Rozkročený pylon v podélném směru mostu vede k další úspoře materiálu a ekonomickému stupni vyztužení. První závěs je kotven do podporového příčníku, což přispívá ke globální tuhosti konstrukce. Osnova závěsů je symetrická. Hlavní rozpětí mostu je dlouhé 135 m, pole přes slepé rameno má menší rozpětí 122 m.

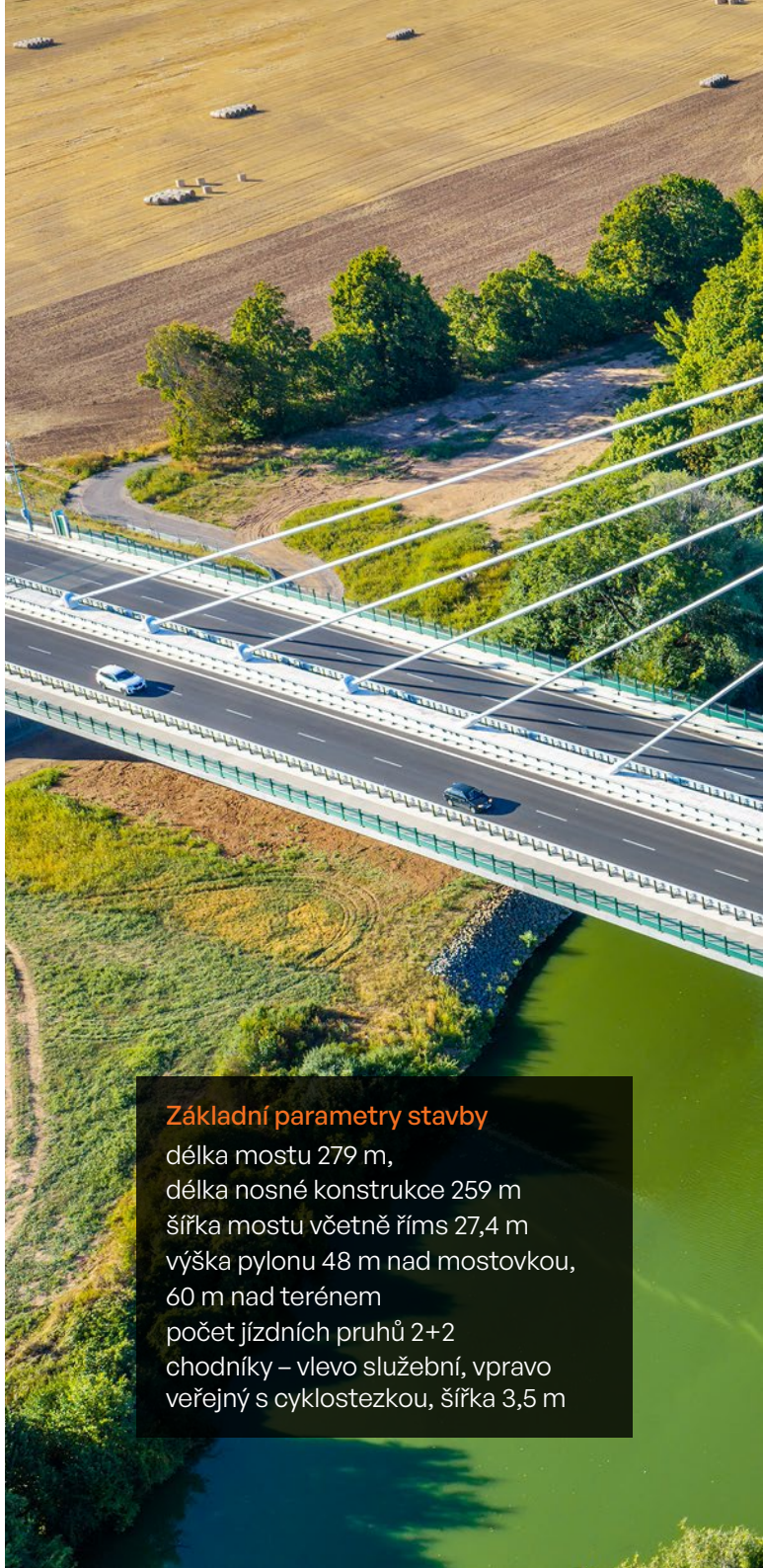
Technologie výstavby byla v mnoha směrech unikátní

Unikátní technologie výstavby byla založena na tom, že mostovka byla vysouvána na dočasných betonových podporách. Poté byl vybudován pylon a instalováno jen sedm párů závěsů. Podmínkou byla dostatečná tuhost mostovky. Méně závěsů znamená finanční i časovou úsporu. Systém jednotlivých závěsů, které jsou převedeny přes pylon pomocí sedel, patří k velmi moderním technologiím výstavby. Nová koncepce, která umožňuje jednoduchý přenos sil do pylonu, byla pečlivě testována dlouhodobými zkouškami na únavu. Její velkou výhodou je, že umožňuje výměnu jednotlivých lan závěsu. Jeden závěs má totiž 169 lan. Poprvé v ČR byla také využita příčná táhla pod kotevní oblastí závěsu předepnutí lany se speciální kotvou umístěnou v rozích komory.

Navržené řešení důsledně zohledňuje budoucí údržbu mostu

Zranitelné konstrukce jsou vyměnitelné. Pylon byl snížen na 48 m, aby byl přístupný běžnou plošinou. Jsou využívány materiály s dlouhodobou životností, např. chodníkové prefabrikáty jsou z UHPC.





Základní parametry stavby

délka mostu 279 m,
délka nosné konstrukce 259 m
šířka mostu včetně říms 27,4 m
výška pylonu 48 m nad mostovkou, 60 m nad terénem
počet jízdních pruhů 2+2
chodníky – vlevo služební, vpravo veřejný s cyklostezkou, šířka 3,5 m



Lokalita

Pardubický kraj, Pardubice p. č. 5168/58

Stavebník

Ředitelství silnic a dálnic, s.p., Správa Pardubice
Stanislav Král, DiS. – správce stavby

Technický dozor stavebníka

SGS Czech Republic, s.r.o.
Ing. Jan Pavlica (ČKAIT 0010755, IM00, IP00)

Zpracovatel projektové dokumentace

Mott MacDonald CZ, spol. s r.o.
Ing. Radek Hájek, Ph.D. (ČKAIT 0013516, IM00)
hlavní projektant, statické řešení

Zhotovitel stavby

HOCHTIEF CZ a.s.
Dr. Ing. Petr Vítek (ČKAIT 0008210, IM00)
projektový manažer

Harmonogram prací

prosinec 2022 – zahájení projektových prací
prosinec 2022 – zahájení výstavby
listopad 2023 – vydání stavebního povolení, změna stavby před dokončením
prosinec 2025 – dokončení stavby

Cena bez DPH

600 mil. Kč
jednotková cena včetně proj. dok. 85 000 Kč/m^2



Na otázky odpovídá přihlašovatel

Dr. Ing. Petr Vítek

projektový manažer
HOCHTIEF CZ a. s.

autorizovaný inženýr v oboru
mosty a inženýrské konstrukce

ČKAIT 0008210, IM00, oblast Hl. m. Praha a Středočeský kraj

Jste autorem inovativního ideového řešení i technologického postupu. Co bylo výchozím bodem Vašich úvah?

V zadání byl navržen most, jehož hlavní pole přes Labe bylo ocelové a kratší pole přes slepé rameno betonové. To mělo svoji logiku ve vyvážení konstrukce. Kvůli vysoké ceně oceli v době podání nabídky však ocelové konstrukce nebyly konkurenceschopné. Uspět v soutěži formou zadání Design & Build (D&B) vyžadovalo minimalizaci ceny díla. To znamenalo začít od začátku a navrhnout betonový most. Návrh se odvíjel od hlavní myšlenky staticky transparentní konstrukce, kde nevzniknou komplikované, a tedy drahé detaily. Náklady významně ovlivňuje i technologie výstavby. Ukázalo se, že postupný výsuv na dočasných podporách s následným zavěšením nám vychází v daných podmínkách ekonomicky nejlépe. Uvedené parametry byly výchozí pro následnou úzkou spolupráci s projektantem. Společně jsme řešili každý prvek konstrukce ještě před podáním nabídky.

Jak probíhal výběr formou Design & Build? Jaká byla kritéria?

Soutěže se zúčastnily prakticky všechny renomované stavební firmy zabývající se mosty. Pokud je mi známo, každý z účastníků zvolil jinou technologii výstavby a také navrhl koncepčně jiný typ mostu. Musím říci, že některé konkurenční návrhy byly velmi zajímavě zpracované. Soutěž probíhala na stavbu celého obchvatu dlouhého 4 km. Most je jen součástí stavby, i když významnou, ale nabídková cena byla pro celou stavbu. Nelze proto říci, který návrh mostu byl nabízen nejlevněji. Podmínkou bylo splnit návrhová kritéria, což byl zejména typ mostu – zavěšený s jedním pylonem, rozpětí hlavního pole a pak řada dalších drobných parametrů. Pokud se soutěží mezi renomovanými firmami, které všechny staví kvalitně a v požadovaných termínech, pak téměř vždy o výsledku soutěže rozhoduje cena.

Stavební povolení jste získali za rok od zahájení projektových prací. To je velmi krátká doba. Jak dlouhá doba uplynula mezi podáním žádosti a vydáním rozhodnutí, respektive nabytím jeho účinnosti?

Stavební řízení staveb realizovaných formou D&B je bolavé místo. V době, kdy je potřebné intenzivně projektovat a stavět, se řeší povolení. V našem případě se formálně jednalo o změnu stavby před dokončením, ale projednání bylo stejné jako u stavebního povolení. Některé části stavby, které odpovídaly původnímu mostu, bylo možné zahájit – např. zakládání pylonu, jehož poloha byla daná. Všeobecný zájem o stavbu vedl k rychlému jednání úřadů, na druhou stranu jeden z účastníků řízení stavbu blokoval s ohledem na své zájmy, které se stavbou vůbec nesouvisely. Celková doba od podání žádosti po nabytí právní moci byla 11 měsíců.

Jsou tři roky výstavby dlouhá doba? Co trvalo nejdéle?

Původně byl most na kritické cestě, ale vzhledem k tomu, že předem nebyly vykoupeny všechny pozemky, lhůta výstavby se prodloužila na 3 roky, což pak bylo pro výstavbu mostu postačující. Vzhledem k dostatečnému času na přípravu, který vznikl několikerým posunem termínu soutěže, byl dostatek času na řádné zpracování statického výpočtu a promyšlení technologie výstavby. Proto byla stavba velmi dobře připravena a nedošlo k nějakému nepříjemnému

překvapení. Vlastní výstavba probíhala víceméně podle předpokladů. Největší neznámou bylo zmíněné stavební povolení, a to jsme považovali i za největší riziko.

Můžete porovnat jednotkovou cenu tohoto mostu s jinými obdobnými konstrukcemi?

Náklady na tento most přes Labe ve výši 85 000 Kč/m^2 jsou všeobecně nízké. Můžeme je porovnat například s Trojským mostem v Praze, který má obdobnou délku, větší rozpětí (200 m) a je širší o tramvaj. Náklady na výstavbu tohoto mostu přes Vltavu byly před více než 10 lety zhruba dvojnásobné. Cenové rozpětí mostních konstrukcí je tedy opravdu široké.

Jaké jsou předpokládané náklady na údržbu a jak často se bude provádět?

Náklady na údržbu nejsou přesně vyčísleny. Snahou bylo je minimalizovat. Na konstrukci nejsou žádné zvláštní atypické prvky. Ložiska na opěrách jsou poměrně subtilní, neboť většina zatížení se přenáší do střední podpory před pylonem, kde je tuhé propojení. Možnost rektifikace systému závěsů je spíše výhodou, protože lze upravit geometrii mostu, která se dlouhodobě mění vlivem reologických vlastností materiálů. Most má standardní celoplošnou izolaci a běžné vozovkové souvrství, což nepochybně nevydrží celých 100 let stejně jako u jiných mostů. Zvláštní pozornost byla věnována modernímu systému závěsů, kde je použita nadstandardní ochrana lan zinkováním a plastovou izolací. Očekáváme dlouhodobou spolehlivost závěsů, navíc s možností případné výměny lan. Tento systém závěsů se sedly byl použit poprvé v ČR.

Projektovou dokumentaci zpracovával mostař Radek Hájek z Mott MacDonald CZ. Nechyběl tomuto mostu nějaký architekt?

Jak již bylo zmíněno, most je navržen s přísným respektem ke statickému působení. Obecně platí, že vzhledná konstrukce respektuje statické působení. Ale naopak neplatí, že staticky správně navržená konstrukce je vždy vzhledná. K návrhu je třeba přistupovat s estetickým citem pro dílo. Společně s Radkem Hájkem jsme konstrukci pečlivě podrobovali různým pohledům a estetickému vnímání jsme věnovali čas i nemalou pozornost. Podle všeobecných ohlasů se zdá, že se nám podařilo vytvořit hezký most. Podle mého názoru záleží především na přístupu projektantů. Každý, kdo navrhuje stavby, by se měl věnovat i problematice estetiky, neboť stavební díla tu vydrží spoustu let. I malé mosty, možná zdánlivě zcela bezvýznamné, si zaslouží pěkné zpracování, protože i takové stavby dotvářejí krajinu nebo vzhled obce. Velmi mě mrzí, že mnohdy konstrukčně pěkné mosty jsou doslova zhyzděny odvodňovacím potrubím, které se poněkud nechtěně stává pohledovou dominantou mostu.

Jak se díváte na mosty, které jsou navrženy navzdory působení statických sil?

Pokud most není navržen v souladu se statickým působením, je to především úplně špatně. Pokud se nejedná o efektivní návrh, projeví se to nejen v pořizovací ceně díla, ale i při údržbě. Za jeden z nejděsivějších příkladů poslední doby považuji návrh Dvoreckého mostu, který se v soutěži umístil na druhém místě a zpracoval jej slavný architekt Santiago Calatrava. Návrh mostu byl plný školáckých chyb, a ještě by velmi agresivně zasahoval do panoramatu Prahy.









Žitný mlýn Poříčí v Boršově nad Vltavou



Cena inženýrské komory 2025

Hlavní ocenění bylo uděleno za odborné vedení realizace projektu transformace původního areálu Žitného mlýna do podoby kultivovaného díla rezidenčního bydlení s vysokou úrovní kvality provedení stavebních prací. Cena je spojena s finanční odměnou ČKAIT ve výši 40 000 Kč.



Foto: BoysPlayNice

Zanedbaný industriální areál se proměnil na cenově dostupné moderní nájemní loftové bydlení Žitný mlýn v Poříčí. Dvě historické budovy bývalého mlýna z roku 1884 byly rozšířeny o dvě novostavby. Industriální ráz všech čtyř bytových domů se promítá i do interiéru nově vzniklých 82 bytů a komerčních prostor. Součástí rezidenčního projektu je i nové náměstí, venkovní prostranství včetně parku přímo u řeky Vltavy s moderní stylově vybavenou kavárnou. Projekt realizovala rodinná stavební firma Auböck s.r.o., která má v této obci sídlo.

Celý projekt stojí na principu reuse, tedy maximálního využití původních staveb. Zachování historických konstrukcí je jedním z nejšetrnějších způsobů práce se stavebními zdroji. Areál doplňují zelené střechy a systém hospodaření s dešťovou vodou, která napájí obnovený kanál. Statické úpravy byly přitom velmi náročné. V nejstarší budově bylo nutné nahradit původní dřevěné silo železobetonovými stropy. Projekt je založen na převážně nájemním cenově dostupném bydlení, které splňuje nároky na komfortní život uprostřed přírody, a přitom městu na dosah. Lokalita je dobře dopravně dostupná do Českých Budějovic, do Českého Krumlova i na dálnici D3.

Moderní loftové bydlení nepopírá původní industriální charakter nefunkčního bývalého mlýna na břehu Vltavy. Profesionálně zvládnutá rekonstrukce budovy mlýna byla vhodně doplněna o dvě další novostavby bytových domů. V areálu vzniklo celkem 82 bytových jednotek o velikostech od 45 do 150 metrů čtverečních, od menších bytů 1+kk až po velkorysé byty 5+kk a komerční prostory. Mezi nimi se objevují i opravdu výjimečné prostory. Například mezonetový byt ve věžové části původního mlýna nabízí atmosféru, kterou by novostavba jen těžko dokázala napodobit. Investor myslel i na veřejný život. V přízemí hlavní budovy je kavárna, která přirozeně propojuje celý areál s okolím.

Nejvýraznější proměnou prošla dominanta celého areálu, betonové silo. Nepůvodní přístavby i stará pultová střecha byly odstraněny. Fasáda byla očištěna na režnou cihlu. Nové nástavbové patro ze světlé cihly se od původní stavby mírně odlišuje a jasně ukazuje, co je historické a co současné. Okna mají podobu industriálních ocelových výplní a směrem k řece přibyly černé ocelové balkony. V centrální věži vznikl loftový byt s terasami a výhledy do krajiny. Věž zastřešuje železobetonová skořepina a střecha je řešena jako zelená.

Jedním z nejdůležitějších urbanistických momentů celého projektu se stalo vytvoření nového náměstí ve tvaru písmene U, které dnes funguje jako přirozené centrum celé lokality. Náměstí lemují stromy a široké schodiště směřující k zámečku. Prostor tak propojuje jednotlivé části areálu a zároveň vytváří příjemné místo pro setkávání. Ve středu náměstí je umístěn nalezený artefakt, původní Francisova turbína, která byla vyzvednuta ze zasypaného náhonu. Náměstí tak není jen obytným dvorem, ale také připomínkou historie a komunitním prostorem. Proměnou prošlo také okolí řeky. Došlo k obnově náhonu a realizaci nového mostu. Ten propojuje areál s parkem podél Vltavy. V parku zůstalo zachované torzo původní garáže, které dnes slouží jako galerijní prostor pro další technologické artefakty.





Základní parametry stavby

obestavěný prostor celkem 36 417 m^3
SO1 – 14 486 m^3, SO2 – 3 499 m^3,
SO3 – 8 470 m^3, SO4 – 9 962 m^3
82 bytů o velikosti 1+kk až 5+kk, 45–150 m^2
energetická náročnost PENB B

Lokalita

Jihočeský kraj, Boršov nad Vltavou, Poříčí

Stavebník

AVR s.r.o.
Dr. Gerald Auböck a **Ing. Jan Vilánek** – jednatelé

Technický dozor stavebníka

Ing. Jindřich Kunc (ČKAIT 0101080, IP00, TP00)

Zpracovatel projektové dokumentace

mar.s architects s.r.o.
Ing. arch. Martin Šenberger (ČKA 03742, A1, A2)
studie, dokumentace pro územní rozhodnutí
a stavební povolení
Ing. Pavel Pilař (ČKAIT 0101887, IP00)
stavební část dokumentace pro provádění stavby
Ing. Luděk Němec, Ph.D. (ČKAIT 0101258, IS00)
statická a konstrukční část

Zhotovitel stavby

Auböck s.r.o.
Ing. Jan Vilánek (ČKAIT 0101980, IP00)
projektový manažer
Ing. Martin Ciml (0102330, IP00)
stavbyvedoucí a obchodní ředitel

Harmonogram prací

září 2019 – zahájení projektových prací
listopad 2020 – vydání stavebního povolení
duben 2021 – zahájení výstavby
září 2024 – dokončení stavby

Cenové ukazatele

pronájem cca 350 Kč/m^2
prodej cca 92 tis. Kč/m^2



Na otázky odpovídá přihlašovatel

Ing. Martin Ciml

stavbyvedoucí
Auböck s.r.o.

autorizovaný inženýr v oboru
pozemní stavby

ČKAIT 0102330, IP00, oblast Jihočeský kraj

Proč se Vaše firma rozhodla postavit rezidenční nájemní bydlení v místě svého sídla?

Rozhodnutí přišlo přirozeně – chátrající areál původního mlýna v Poříčí jsme měli denně na očích a vnímali jsme jeho obrovský potenciál. Jako rodinná stavební firma se sídlem v Boršově jsme nechtěli nechat budovy dál chátrat, obzvlášť když jsme v jeho těsné blízkosti provedli před lety rekonstrukci zámečku. Chtěli jsme zde vytvořit dlouhodobě udržitelné, cenově dostupné a architektonicky hodnotné nájemní bydlení s kvalitním veřejným prostranstvím. Chtěli jsme oslovit širokou veřejnost – od mladých rodin po seniory či lidi pracující v Českých Budějovicích, kteří hledají klid u vody. Bydlí zde i někteří naši zaměstnanci a spolupracovníci.

Z firmy na staveniště jste to měl 750 m. Jak těžké je stavět v malé obci, kde žijete a máte i sídlo firmy?

Stavět kousek od sídla společnosti je obrovská výhoda, ale také obrovská zodpovědnost. Lidé v obci vás znají, denně chodí kolem a výsledek vaší práce vidíte vy i vaše okolí každý den. O to větší detail a péči jsme do realizace vložili.

Realizovali jste někde jinde rezidenční projekt podobného charakteru?

Naše společnost Auböck s.r.o. se běžně věnuje rozsáhlým pozemním a inženýrským stavbám, ale projekt tohoto rozsahu, kde jsme vystupovali zároveň v roli investora (prostřednictvím AVR, s.r.o.) i generálního dodavatele a kde se takto intenzivně propojovala rekonstrukce historické industriální budovy s novostavbami, byl pro nás unikátní. Byla to výjimečná příležitost. Jedná se o unikátní projekt, kterých v České republice moc nenajdete.

Co bylo pro Vás jako stavbyvedoucího a zároveň obchodního ředitele na tomto projektu nejnáročnější a co naopak nejlehčí?

Z pozice hlavního stavbyvedoucího bylo nejnáročnější skloubit historické, nepravidelné a staticky narušené konstrukce starého mlýna a sila s moderními požadavky na akustiku, tepelnou izolaci a požární bezpečnost. A do toho všeho to ještě muselo dávat smysl po architektonické stránce a také následně po uživatelské. Z obchodního pohledu bylo výzvou držet ekonomiku projektu v náročné době výkyvů cen stavebních materiálů. A co bylo nejlehčí? Paradoxně koordinace a logistika – pokud bylo zapotřebí řešit některé věci hned, tak sídlo společnosti bylo hned vedle a v případě operativních řešení jsme mohli reagovat rychleji.

Jsou tři a půl roku výstavby dlouhá doba? Co trvalo nejdéle?

U takto komplexního projektu se čtyřmi hlavními objekty, obnovou vodního náhonu a rozsáhlými parterovými úpravami nejsou 3,5 roku dlouhá doba. Obzvláště, když vezmu v potaz, že jsme zároveň také projektovali. Celý projekt byl v režimu Design & Build (D&B), což bylo určitou výhodou, ale zároveň to kladlo velký důraz na koordinaci celého projektu. Nejtěžší bylo dát dohromady projektovou dokumentaci v souvislosti se skutečným stavem na stavbě. Jednalo se o rekonstrukci industriálního projektu, tak původní dokumentace nebyla a nová se vytvářela. Ale jak už to bývá, během bouracích prací se odhalila místa, která projekt nepředpokládal, a muselo se to operativně řešit. Ale to se odehrává skoro u všech rekonstrukcí. Objevíte něco, co v projektu není, musí se to rychle vyřešit, aby se nemusely zastavovat probíhající práce. Proto nám velice vyhovovala forma provádění

v režimu D&B. Vše se řešilo efektivně a práce jsme nemuseli zastavovat. Nejdéle a nejpracněji probíhaly sanace, demolice původních přístavků a statické zajištění historických budov.

Stavební povolení bylo uděleno rok od zahájení projektových prací. To je docela krátká doba. Řešili jste nějaké problémy při povolování a následné realizaci stavby?

Rychlost povolení byla dána především špičkovou přípravou ze strany ateliéru mar.s architects a otevřeným, transparentním jednáním se všemi dotčenými orgány státní správy i obcí od samotného počátku. Stavbu jsme jako společnost Auböck s.r.o. realizovali metodou D&B, kde jsme už od studie mohli vkládat do celého projektu své know-how a také zkušenosti z velké škály realizovaných projektů. A proto si myslím, že byl celý proces povolení efektivní a rychlý. A pokračovali jsme v tom i v navazujících stupních projektové dokumentace.

Kdo zpracovával dokumentaci pro provádění stavby, byl to zaměstnanec Vaší firmy nebo architektonické kanceláře?

Projektovou dokumentaci pro provádění stavby (DPS) zpracovával Ing. Pavel Pilař. Statické řešení bylo na celém projektu nejkomplikovanější a tam musíme ocenit zodpovědný přístup ze strany hlavního statika, kterým byl Ing. Luděk Němec, Ph.D. Pan Němec s celým svým týmem odvedli na projektu neuvěřitelný kus práce a díky tomu se podařilo zachránit stávající konstrukce sila a propojit je s konstrukcemi novými. Samozřejmě i my jsme přispěli svými poznatky z rekonstrukcí a projekt jsme se snažili uřídit jak po technické, tak také po ekonomické stránce. A jak už jsem uvedl, díky režimu D&B, ve kterém se projektovalo a realizovalo, bylo možné naše zkušenosti do celého projektu promítnout. Tím došlo k co nejefektivnějšímu procesu celé výstavby, protože Zhotovitel, Stavebník, Architekt a Projektant pracovali společně a tím nedocházelo ke zbytečným ztrátám hlavně na čase, což se samozřejmě pozitivně odrazilo i v ekonomice stavby.

Dodrželi jste předpokládanou cenu nebo se cena zvyšovala/snižovala a proč?

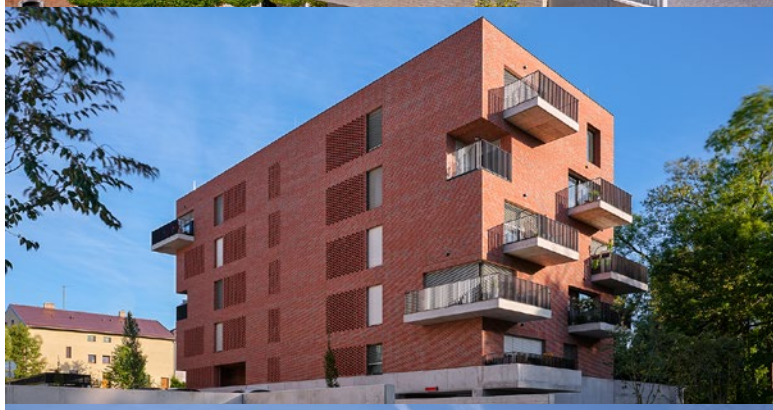
Výstavba probíhala v letech 2021 až 2024, tedy v období nejsilnější turbulence cen stavebních materiálů a energií na trhu. Původní rozpočet z roku 2020 musel být přirozeně korigován směrem nahoru z důvodu inflace a nepředvídatelných nálezů při sanaci historického objektu. Díky tomu, že jsme stavbu realizovali vlastními kapacitami, se nám však dařilo náklady průběžně optimalizovat a projekt bezpečně dokončit.

Jaký podíl na zakázce tvořila úprava veřejného prostranství?

Úpravy parteru, veřejných prostranství a infrastruktury tvořily zhruba 15 % z celkových investičních nákladů. Nebylo to jen o pokládce dlažby – šlo o vytvoření centrálního náměstí ve tvaru U se schodištěm k zámečku, vyzvednutí a osazení historické Francisovy turbíny, výstavbu nového mostu, obnovu vodního náhonu a kultivaci celého říčního parku včetně přeměny garáže na galerii. Pro fungování celého nájemního konceptu to však byla klíčová investice.









Dětský hospic Dům pro Julii v Brně



Technické parametry stavby

řešené území 8 596 m^2
zastavěná plocha 1 841 m^2
obestavěný prostor 12 593 m^3
užitná plocha 2 101 m^2
10 pokojů (21,5 m^2) pro pacienty
8 pokojů (21,5 m^2) pro rodiče
PENB B

Zvláštní cena poroty za celospolečenský přínos • Cena PM ČKAIT

Zvláštní cena poroty byla udělena hlavnímu projektantovi za výjimečně kvalitní technické a konstrukční řešení projektu stavby s mimořádnou společenskou hodnotou. Cena je spojena s finanční odměnou, kterou uděluje PM ČKAIT ve výši 30 000 Kč.

Foto: Petr Adámek



První dětský hospic v ČR byl postaven v Brně, a to rychle, ve vysoké kvalitě a za velmi příznivé jednotkové náklady. Nabízí velmi kultivovaný a přívětivý prostor pro paliativní a odlehčovací péči, rehabilitace, terapie, a hlavně komplexní podporu pro rodiny v těžké životní situaci.

Budova dětského hospice i jeho okolí vytvořily prostor pro prožití nejtěžších chvil i pro nalezení klidu, pro vyrovnání se s osudem, pro úlevu, vzájemnou podporu i samotu. Dům pro Julii je i přes svou velikost docela nenápadný, citlivě zasazený do přírodního amfiteátru původního parku a otočený do chráněného vnitřního atria se zachovanými původními stromy. Do něj se obrací společné místnosti i soukromé pokoje pro děti. Na vegetační střeše je umístěn vyhlídkový chodník, který vede k místu pro rozjímání na vrcholku svahu. Vegetační střechy jsou navíc navrženy s vysokou akumulační schopností. Přebytečné srážkové vody se zachycují ve velké akumulační nádrži s bezpečnostním přepadem do kanalizace.

Dešťová voda se bude využívat pro zalévání, doplňování jezírka i jako užitková voda. Stavba domu je z velké části zapuštěná do terénu, takže je hlavním konstrukčním materiálem monolitický železobeton. Jeho estetika se propisuje do interiéru i na fasádu domu, kde betonově šedé broušené omítky doplňují dřevěné obklady modřínovými biodeskami a velkoformátové prosklení v dřevěných rámech. Výrazné přesahy monolitických stropů kryjí pobytové terasy, vytvářejí závětří u každého vstupu zvenčí a zároveň slouží jako pasivní stínění proti letnímu přehřívání interiéru. Parkoviště pro 22 automobilů je navrženo v nejjižnější části pozemku, blízko spodní brány areálu.



Lokalita
Jihomoravský kraj, Brno, Trtílkova 297/5

Stavebník
Město Brno

Technický dozor stavebníka
Brněnské komunikace a.s.

Zpracovatel projektové dokumentace
ČTYŘSTĚN s.r.o. (architektonická studie)
Ing. Roman Koplík (ČKAIT 1005610, IP00)
hlavní projektant
Ing. Ivo Lukačovič (ČKAIT1006593, IS00)
stavebně konstrukční řešení
Radim Staviař (ČKAIT 1007258, TH00)
požárně bezpečnostní řešení
Ing. Michal Kysilka, **Ing. Aleš Menc** (ČKAIT 1003855, TE01, IE01) – vzduchotechnika
Ing. Ondřej Pavlica (ČKAIT 1006590, IE01)
vytápění/chlazení a PENB
Ing. Tomáš Novotný (ČKAIT 1006608, IE02)
elektrotechnická zařízení

Zhotovitel stavby
Unistav construction a.s.
Ing. Vítězslav Kolečkář (ČKAIT 1003542, IP00)
stavbyvedoucí

Harmonogram prací
září 2019 – zahájení projektových prací
srpen 2021 – vydání stavebního povolení
srpen 2022 – zahájení výstavby
červen 2024 – dokončení stavby

Cena bez DPH
184,5 mil. Kč
jednotková cena 14 651 Kč/m^3, 87 815 Kč/m^2



Na otázky odpovídá přihlašovatel

Ing. Roman Koplík

hlavní projektant

autorizovaný inženýr v oboru
pozemní stavby

ČKAIT 1005610, IP00, oblast Jihomoravský kraj

Je to první dětský hospic. Jak složité bylo zadání převést do konkrétního návrhu řešení?

Zadání bylo mimořádně složité, protože architekti neměli v českém kontextu žádný precedens ani legislativní oporu. V návrhu se podařilo skloubit špičkové zdravotnické zázemí s hřejivým domovem, hotelem pro rodiny, terapeutickým centrem a zázemím neziskové organizace. Architektonická studie od ateliéru Čtyřstěn byla velmi podrobně zpracována.

Podle jakých kritérií si Vás zadavatel vybral?

Zadavatelem projektové dokumentace byla právě nezisková organizace Dům pro Julii, která oslovila ateliér Čtyřstěn, se kterým já dlouhodobě spolupracuji.

Jak dlouho trvalo získání stavebního povolení, tedy mezi podáním žádosti a vydáním pravomocného rozhodnutí?

Získání stavebního povolení (respektive sloučeného územního a stavebního řízení) trvalo od podání kompletní žádosti na stavební úřad po nabytí právní moci celkem 8 měsíců.

Mezi získáním stavebního povolení a zahájením stavby uplynul jeden rok, co bylo příčinou tohoto odkladu?

Celou stavbu měla původně financovat pouze nezisková organizace Dům pro Julii, která je financována především z darů. Projekt byl v návrhu koncipován na budoucí realizaci ve třech etapách. Termín zahájení stavby tedy ovlivnilo hledání finančních prostředků. Naštěstí se do celého projektu vložilo město Brno a celou stavbu pomohlo realizovat.

Stavba hospice byla dokončena za 2 roky. Jak to souvisí s kvalitní projektovou přípravou a konkrétním návrhem řešení?

Kvalitně a kompletně zpracovaná projektová dokumentace u takto typologicky a technologicky složité stavby hrála zásadní roli při rychlé výstavbě. Hlavním konstrukčním materiálem celé budovy je monolitický železobeton, který je v nadzemních částech kombinován s vyzdívkou z keramických tvárnic. Vyzdívky byly navrženy v unifikovaném modulovém systému. Zednické práce na pokojích tak mohly probíhat paralelně a bez složitých tvarovek a dořezů. K urychlení výstavby přispělo i vložení rozvodů vytápění a chlazení přímo do železobetonové stropní desky.

Jak se vám spolupracovalo se zhotovitelem stavby, pomáhali jste zadavateli s jeho výběrem?

Při výběru dodavatele byl kladen důraz na dlouholeté zkušenosti s podobným typem staveb a navrženým konstrukčním řešením, kde tvoří hlavní nosnou konstrukci monolitický železobeton. Spolupráce se zhotovitelem, firmou Unistav Construction a.s., a zadavatelem byla po dobu výstavby velmi intenzivní, tak abychom vzniklé nejasnosti či materiálové záměny vyřešili co možná nejrychleji.

Vyplatí se podle Vás investice do vegetační střechy a zadržování dešťových vod? O kolik prodražila zakázku, jaký má vliv na mikroklima v letošním horkém a suchém létě?

Investice do vegetační střechy a systému zadržování dešťových vod se jednoznačně vyplatila, a to jak z hlediska ekonomického, tak zejména z pohledu terapeutického přínosu pro klienty. U staveb tohoto typu nelze návratnost měřit pouze penězi, ale také zásadním

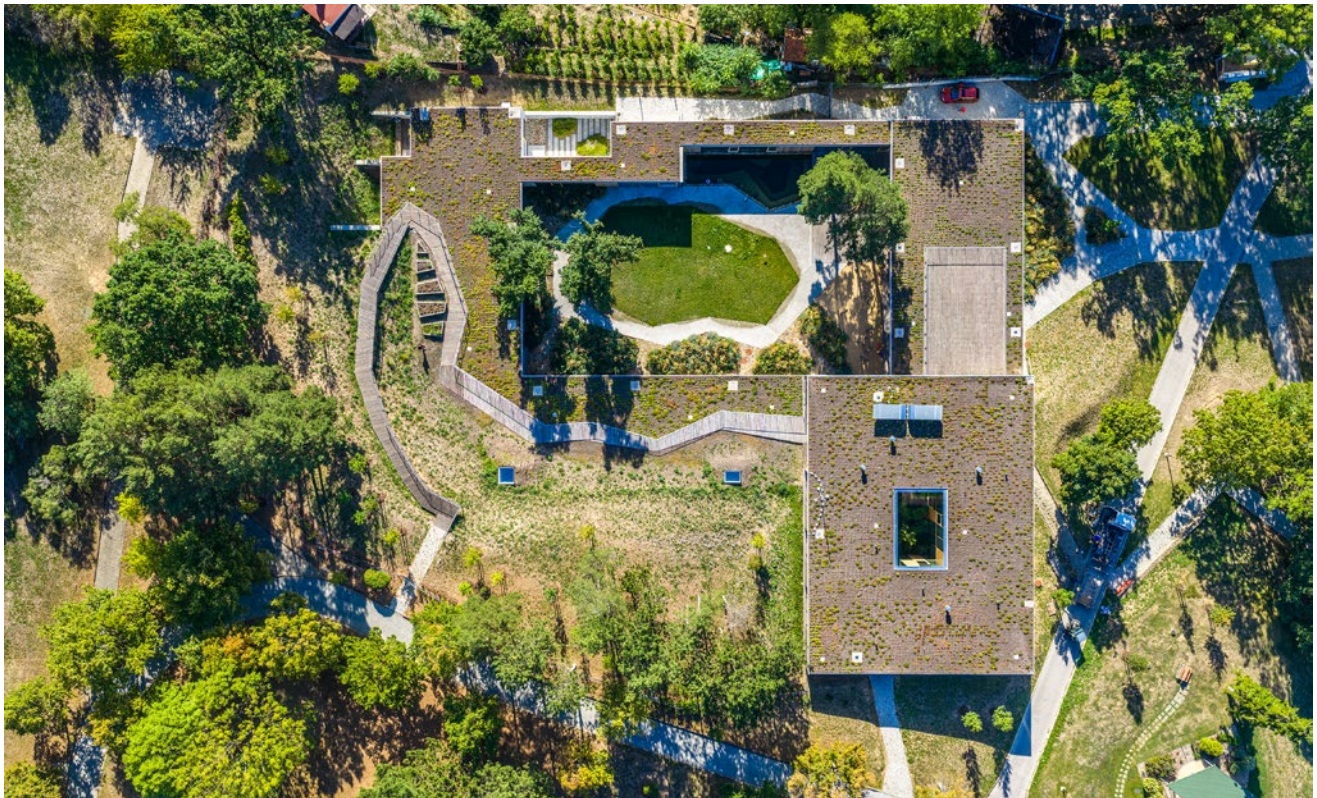
zvýšením kvality vnitřního i vnějšího prostředí. V letošních extrémních letních dnech funguje kombinace extenzivní vegetační střechy a zadržování vody jako přirozená klimatizace celého areálu a dokáže ochlazovat interiér až o 5 °C, čímž šetří náklady na provoz stropního chlazení.

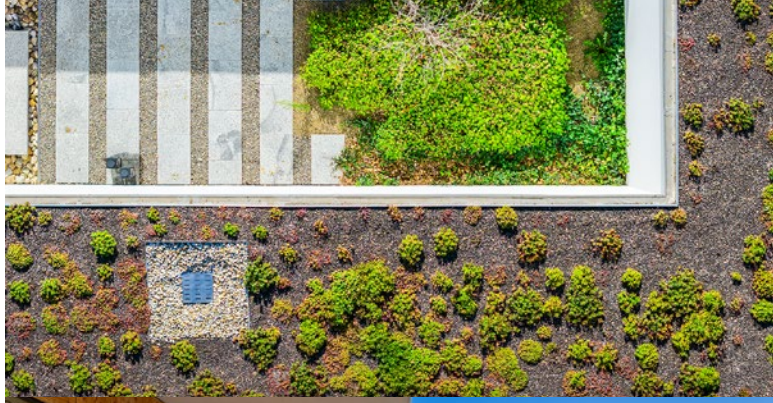
Proč jste stavbu nenavrhli jako energeticky soběstačnou, ale „jen“ ve standardu PENB B?

Dosáhnout energetické soběstačnosti u budovy s nepřetržitým provozem vyžaduje výrazně vyšší investice do bateriových úložišť, masivních fotovoltaických polí a záložních systémů. Stavba byla spolufinancována z evropských dotací (IROP) a rozpočtu města Brna. Každá investice navíc do technologií soběstačnosti by znamenala méně peněz na vnitřní vybavení a samotné pokoje pro klienty. Dětský hospic není běžný rodinný dům. Běží zde zdravotnické přístroje, které nesmí v žádném okamžiku zůstat bez elektrické energie. Soběstačné systémy (zejména v zimních měsících) s sebou nesou jisté procento rizika a vyžadují náročnou správu. Provoz budovy proto musel vsadit na maximální jistotu.

Jak jste spokojeni s výsledkem? Je něco, co byste dnes udělali jinak?

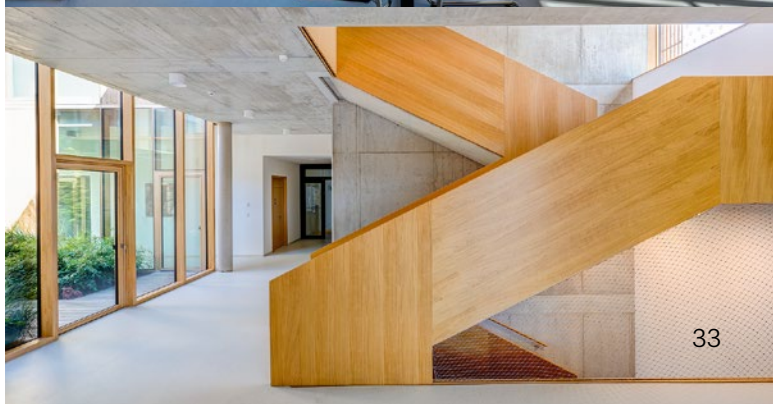
Z pohledu projektanta a celého realizačního týmu panuje s výsledkem stavby Domu pro Julii obrovská spokojenost. Máme pozitivní zpětnou vazbu od personálu a rodin. Ukázalo se, že sázka na přírodní materiály, sálavé stropní vytápění/chlazení a propojení pokojů s atriem funguje skvěle. Dům nepůsobí jako instituce, ale jako bezpečné útočiště, kde prostor pomáhá zvládat ty nejtěžší životní situace.











Bytové družstvo H-Blok Hanušovice



Zvláštní cena poroty za dostupné a udržitelné bydlení • Cena hlavního partnera Kasmat

Zvláštní cena poroty byla udělena za inspirativní přístup a respektování ekonomických a provozních požadavků se současným vytvořením kvalitního, důstojného a dlouhodobě udržitelného bydlení. Cena je spojena s finanční odměnou, kterou uděluje hlavní partner Kasmat, ve výši 30 000 Kč.

Bez developera, bez státní podpory, bez dotací a na zelené louce. Hanušovice u Šumperku odstartovaly v Česku unikátní projekt stavby kvalitního a finančně dostupného družstevního bydlení. Prvních 34 nadstandardních bytů vybavených moderními technologiemi a kvalitní dispozicí o velikosti 1+kk až 4+kk, s plochou od 29 do 80 m^2 bude dokončeno na jaře 2027, a to za cenu jen 62 000 Kč/m^2 včetně DPH. Ceny bytů se pohybují od dvou do šesti milionů korun.

Bytové domy H-Blok jsou synonymem pro harmonické spojení tradičních hodnot a moderních trendů v oblasti bydlení v dokonalém souladu s Jesenickou horskou oblastí, za dostupné ceny a ve vysoké kvalitě. Na okraji Hanušovic ve dvou blocích vznikne v první etapě 34 bytů. Od jednopokojových studií po čtyřpokojové. Plně vybavené.

Důvod, proč se město do unikátní výstavby družstevního bydlení pustilo, je prostý: demografie. Za patnáct let ubylo Hanušovicím zhruba 500 obyvatel. Místní obyvatelé stárnou, jsou sociálně slabší, mladí odcházejí, a proto se městští radní rozhodli udržet nebo přilákat střední třídu na důstojnější a modernější bydlení. Na radnici vymysleli koncept dostupného, moderního nízkoenergetického bydlení, které ve městě chybí. Vložili do něj pozemek, vybudovali infrastrukturu, nechali vypracovat projekt a vybrali zhotovitele stavby. Cena 1. etapy činí zhruba 140 milionů korun.

„Je to čistě městský projekt založený na konceptu družstevního bydlení, který zaručuje, že to neskoupí spekulanti na pronájem,“ popisuje starosta Kostka. *„Kdybychom se vydali cestou apartmánového bydlení, tak už máme všechny tři fáze postavené a prodané. Ale neplnilo by to funkci stálého bydlení. My tu chceme mít moderní byty pro mladé lidi, pro lékaře, učitele nebo zdravotní sestry. Chceme, aby byty byly kvalitní a po dobu splátky úvěru jsme je nemuseli příliš opravovat,“* doplňuje starostu předseda bytového družstva H-Blok a současně hanušovický radní Ondřej Vilček (nez.).

„Výhoda družstevního bydlení je v tom, že má přísnější pravidla, například ohledně možnosti dlouhodobého nebo krátkodobého pronájmu. Město a ostatně i družstevníci tak mají dohled nad tím, kdo s nimi bydlí a k jakému účelu byt využívá,“ zdůrazňuje hlavní benefit radní Vilček.

Všechny byty z první etapy jsou již prodané. Deset jich koupilo město (zaplatilo 11 milionů korun). Unikátnost H-Bloku spočívá ve financování. Město založilo bytové družstvo, které si od banky vzalo půjčku. K získání bytu je třeba zaplatit čtvrtinu ceny, a až se nastěhují, tak 30 let splácet takzvanou anuitu (splátku úvěru). Pro ČSOB to je první takový projekt. *„Většinou financujeme developery nebo municipality a tato netypičnost spočívá v tom, že 105 milionů korun jsme nepůjčili městu, ale přímo bytovému družstvu, byť město je v něm významným podílníkem,“* popisuje specifičnost ředitel pobočky ČSOB v Olomouci Martin Vysoudil. Byt o velikosti 3+kk vyjde na zhruba 4,5 milionu korun. Po zaplacení čtvrtiny ceny (milionu korun) se měsíční splátka anuity pohybuje kolem 14–15 tisíc měsíčně. K tomu je třeba připočíst zhruba 3,5 tisíce korun na náklady na provoz bytu. Benefitem je nízkoenergetické bydlení na úrovni „B“, vytápění tepelnými čerpadly, na střeše fotovoltaika a elektřina se dá sdílet.

Lokalita
Olomoucký kraj, Hanušovice, Pražská

Stavebník
Bytové družstvo H-Blok

Technický dozor stavebníka
Jan Jakeš, DiS. (ČKAIT 1202124, TP00)

Zpracovatel projektové dokumentace
UYO architekti s.r.o. (studie)
Ing. arch. Ivo Skoumal, **Ing. arch. Jan Skoumal**, **Ing. arch. Adam Zezula**
FRYS – stavební projekce
Ing. Pavel Langer (ČKAIT 1201569, IP00)
hlavní projektant
Ing. Jiří Frys (ČKAIT 1200774, IP00)

Zhotovitel stavby
EKOZIS spol. s r. o.
Ing. Petr Blažek – jednatel

Harmonogram prací
leden 2022 – zahájení projektových prací
duben 2023 – vydání stavebního povolení
červenec 2025 – počátek výstavby I. etapy
duben 2027 – plánované dokončení I. etapy

Technické parametry I. etapa
zastavěná plocha 1 069 m^2, obestavěný prostor 13 105 m^3, celková podlahová plocha 2 660 m^2, podlahová plocha bytů 2 251 m^2, 34 bytů

Cena bez DPH (I. etapa)
123,2 mil. Kč
jednotková cena 9 386 Kč/m^3, 54 731 Kč/m^2



Na otázky odpovídá přihlašovatel

Jan Jakeš, DiS.

technický dozor stavebníka

autorizovaný technik v oboru
pozemní stavby

ČKAIT 1202124, TP00, oblast Olomoucký kraj

Technický dozor stavebníka je u podobných „městských“ projektů klíčovou službou. Kdy jste se k tomuto projektu dostal a jaké služby vykonáváte?

K tomuto projektu jsem se dostal až ve fázi, kdy již byl vybrán zhotovitel. Neúčastnil jsem se přípravné fáze akce. Zajišťuji dohled nad technickým provedením stavby, kontroluji soulad s prováděcí projektovou dokumentací (PD) a v neposlední řadě kontroluji i rozpočet akce. Snažím se, aby se do dalších etap propsala řešení různých nedostatků v PD , rozpočtu či nová provozuschopnější řešení.

Jaký vliv má technický dozor stavebníka (TDS) na kvalitu a cenu výsledné stavby?

Chyby se dají najít na všech stavbách. Velmi ovšem záleží na jejich závažnosti, přístupu projektanta a samozřejmě zhotovitele při jejich řešení. TDS je jen jedním z článků řetězu, který se podílí na výstavbě. Jeho důležitost je nepřímo úměrná kvalitě projektu a zhotovitele. Čím horší projekt či zhotovitel, tím vyšší důležitost TDS nabývá. V našem případě máme štěstí, že projektant, architekt i zhotovitel patří k té kvalitnější části stavařské obce. Problémy samozřejmě přicházejí, nicméně přístup projektanta, architekta i zhotovitele je proaktivní a vše se tedy prozatím daří řešit ku prospěchu stavebníka.

Podaří se vám dodržet předpokládanou cenu a termín dokončení stavby?

Cena ani termín nebudou dodrženy. Jako na každém projektu dochází i zde ke změnám, které ovlivňují cenu, ale i termín dokončení akce.

Jaké hlavní poučení jste si z realizace první etapy odnesli? Co budete v dalších etapách dělat jinak?

Obecně lze říci, že člověk není nikdy dost znalý a pořád se učí možným novým řešením. Stavařina je živá věc. Objevilo se množství drobných změn, které se snažíme propsat i do dalších etap.

Jaké máte zkušenosti s realizací fotovoltaických elektráren (FVE) a tepelných čerpadel (TČ)? Budete usilovat, aby další etapy byly dokončeny v energetickém standardu PENB A nebo byly zcela energeticky soběstačné?

Jsem i energetický specialista, a proto se vždy u všech akcí, které dozoruji, snažím o to, aby byla stavba v budoucnu provozně šetrná. Někde se mi to daří více, někde méně. Vždy záleží na přístupu stavebníka. Bytové domy H-Blok jsou navrženy v souladu s mým přístupem ke stavbám. Zajištění dodávky tepla, teplé vody i chladu pomocí tepelných čerpadel země-voda, u nichž jsou stálým zdrojem energie geotermální vrty, je skvělou volbou. Již dnes jsou budovy hodnoceny v PENB jako velmi úsporné. Po započítání FVE, která nyní v PENB zohledněna není, se bytové domy bezesporu posunou na stupnici primární energie do třídy A – tedy mimořádně úsporné. Energetická soběstačnost by samozřejmě byla skvělá, ale dle mého názoru v zimních měsících nereálná. Nabízí se připojení vodní elektrárny, která s BD H-Blok sousedí.

V jaké kvalitě bude vybavení bytů?

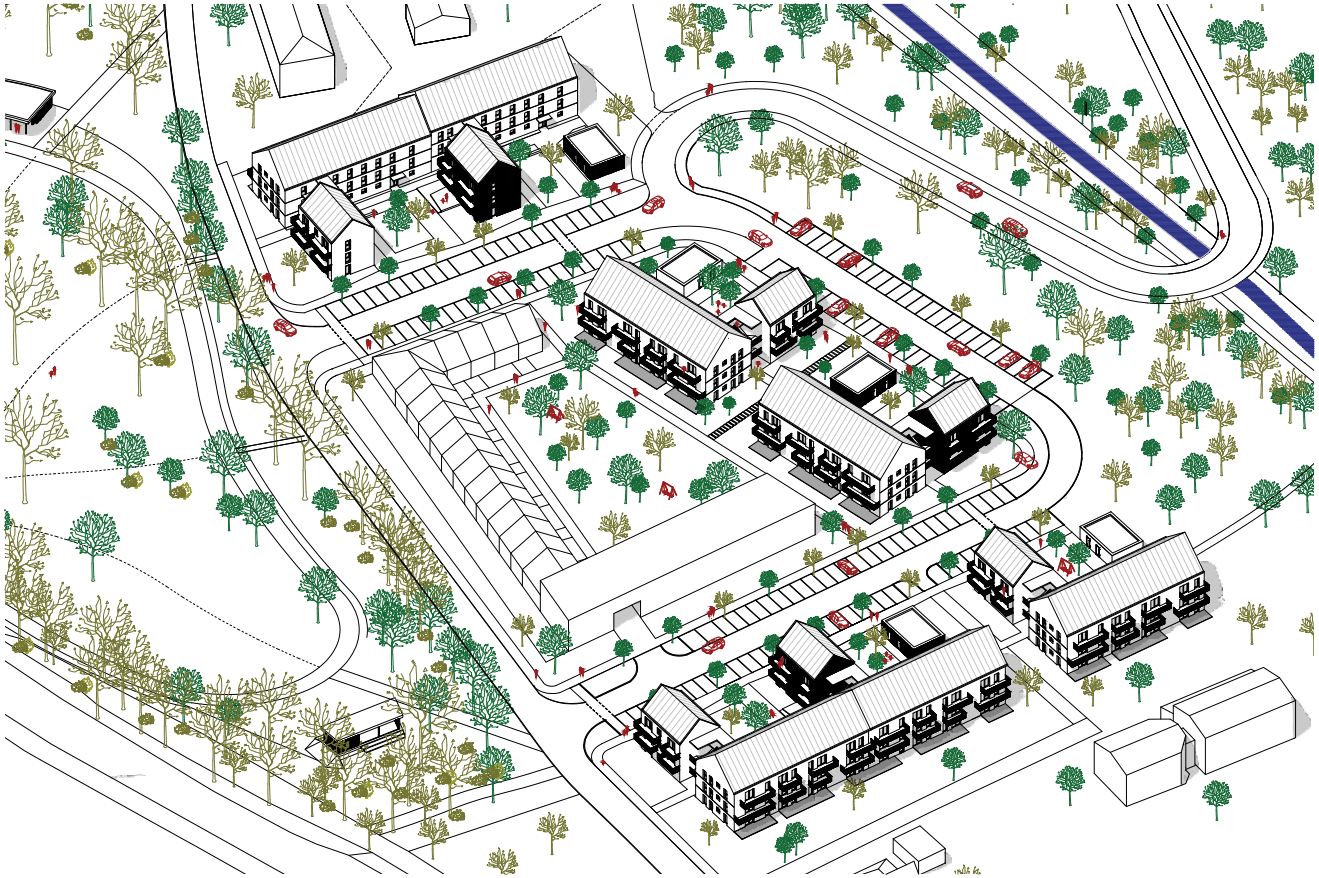
Dle mých zkušeností budou byty vybaveny spíše nadstandardně.

Jak byste hodnotil navržené dispoziční uspořádání bytových domů?

Stavba není navržena tak, aby byly náklady pro stavebníka co nejnižší a zisk co nejvyšší, jak se někdy stává. Na projektu je vidět, že stavebník spolu s architektem a projektantem nejen u dispozic, ale i u vybavení bytů, zajištění vytápění atd. mysleli na budoucí uživatele. Bytové domy H-Blok nejsou stavěny pro krátkodobý zisk do obecní kasy, ale pro dlouhodobý přínos, který noví obyvatelé obci přinesou, a to je na celém projektu jasně patrné.

Mohlo by podle vás vznikat více podobných městských projektů dostupného bydlení? Jaké hlavní podmínky musí být splněny?

Mohlo a mělo by vznikat více takových projektů. Problémem je příprava a není tím myšlena samotná projekční část akce, spíše příprava a odpovědný přístup zástupců obce. Samozřejmě je potřeba i odvaha jít proti krátkodobému zisku.





Administrativní dřevostavba BUDEX HUB v Plané



Základní parametry stavby
obestavěný prostor 11 585 m^3
užitná plocha 2 312 m^2
kapacita 124 osob

Čestné uznání poroty

Ocenění bylo uděleno za profesionální vedení přípravy a procesu výstavby dřevostavby administrativní budovy, které významně přispělo k úspěšné realizaci stavby a naplnění jejích architektonických i technických ambicí.

Foto: Petr Adámek



Energeticky soběstačná administrativní budova o čtyřech podlažích byla navržena jako dřevostavba, která byla v době realizace jednou z nejvyšších v republice. Dřevostavba je doplněna částečně pohledovým betonovým monolitickým jádrem pro schodišťový prostor a výtahové šachty.

Administrativní budova vysoká 17,3 m s vlastním zázemím pro tým účetních a mzdových specialistů využívá smart technologie od elektroinstalace přes vzduchotechniku a vytápění až po zdravotechniku s důrazem na energetickou soběstačnost, kterou zajišťují solární panely, tepelná čerpadla a hlubinné vrty. Venkovní parkovací stání pro cca 50 míst jsou navržena jako přístřešky, opět s konstrukčním systémem ze dřeva. Střechy přístřešků jsou pokryty solárními panely. Částečné pokrytí solárními panely je i na ploché střeše administrativní budovy. Dešťové vody jsou zachycovány a slouží pro opětovné využití, zejména pro zalévání vegetace. Součástí řešení byla samozřejmě i veškerá potřebná infrastruktura. Investorem bylo dále realizováno nadzemní bateriové úložiště pro nespotřebovanou energii z instalovaných zdrojů.





Na otázky odpovídá přihlašovatel

Ing. Milan Pitner

projektový manažer, OHLA ŽS, a.s.
ČKAIT 0101962, IP00,
oblast Jihočeský kraj

Jak náročné bylo realizovat ve své době u nás nejvyšší dřevostavbu?

Tato dřevostavba patřila k těm náročnějším, které jsem doposud realizoval. Složité bylo zejména zvýšené sledování klimatických podmínek při realizaci hrubé části dřevostavby a požadované pohledové provedení železobetonového monolitického jádra budovy v kvalitě PB3. Jinak se ale významně od jiných administrativních budov nelišila.

Jak kvalitní jste měli prováděcí dokumentaci?

V dnešní době se kvalita projektové dokumentace výrazně zhoršila. Prováděcí dokumentace odpovídala kvalitou dnešnímu standardu. Se subdodavatelskou firmou Taros Nova jsme spolupracovali na vysoké úrovni, a ač jsem s nimi já osobně neměl žádnou zkušenost, své části díla se zhostili nadprůměrně.

Jakou část ceny stavby tvořila energetická opatření – zajištění obnovitelných zdrojů energie?

Pokud bych zahrnul i úzce související obor elektroinstalace, tak na ceně díla se energetická opatření podílela cca 25 až 30 %.

Jaké jsou Vaše zkušenosti s realizací této pilotní dřevostavby?

Mylím, že vlastnosti dřeva nejsou promítnuty do současných norem, a to zejména z hlediska vnitřního klimatu budovy v návaznosti na návrh řešení vzduchotechniky a chlazení.

Lokalita

Jihočeský kraj, Planá u Č. Budějovic, Planá č. p. 67

Stavebník

BUDEX services s.r.o.

Technický dozor stavebníka

OTRUBA & PARTNER, s.r.o.
Ing. Miloš Znoj (ČKAIT 0102083, IP00)

Zpracovatel projektové dokumentace

Studio Perspektiv, s.r.o.
Ing. arch. Martin Stára (ČKA 04762, A.1, A.2)
hlavní projektant
Ing. arch. Ján Antal (ČKA 05477, A.1, A.2)
Ing. arch. Eva Schilhart Faberová (ČKA 05442, A.1)
spoluautoři řešení

Zhotovitel stavby – generální dodavatel

OHLA ŽS, a.s.
Ing. Milan Pitner (ČKAIT 0101962, IP00)
projektový manažer obchodní divize Západ

Subdodavatel realizace dřevostavby

TAROS NOVA, a.s.

Harmonogram prací

listopad 2019 – zahájení práce na studii
srpen 2021 – vydání stavebního povolení
srpen 2022 – zahájení výstavby
červen 2024 – dokončení stavby

Cena bez DPH

240 mil. Kč
jednotková cena 20 716 Kč/m^3, 103 806 Kč/m^2

Modulární přístavba pavilonu psychiatrie Nemocnice Ostrov



Základní parametry stavby

obestavěný prostor 14 100 m^3
zastavěná plocha 1106 m^2
podlahová plocha celkem 2780,8 m^2
3 nadzemní a 1 částečné podzemní podlaží
celková výška 11,75 m
kapacita 75 lůžek ve 3 odděleních

Čestné uznání poroty

Ocenění bylo uděleno za promyšlené a efektivní projektové řešení inspirativního příkladu využití modulární výstavby, která významně přispěla k rychlé a kvalitní realizaci stavby a k vytvoření důstojného prostředí pro pacienty i zdravotnický personál.

Foto: Petr Adámek

Moderní a bezpečné útočiště pro duši vyrostlo neuvěřitelnou rychlostí během šesti měsíců. Modulární výstavba minimalizovala zátěž pro okolí a vytvořila prostor, kde design, konstrukční a materiálové řešení pomáhá léčit křehkou psychiku pacientů.

Hlavní vizí bylo sestěhovat veškerá psychiatrická lůžková oddělení pod jednu střechu a vytvořit tak moderní centrum péče, které zcela boří představu o tradičním strohém nemocničním prostředí. Modulární konstrukce umožnila zrealizovat kompletní stavbu za pouhých 6 měsíců. Budova je spolehlivě ukotvena na beraněných pilotách a betonovém roštu. Samotná horní stavba pak byla kompletně poskládána z prefabrikovaných prostorových modulů tvořených pozinkovaným ocelovým rámem. Tyto moduly byly již ve vysokém stupni kompletace dovezeny na stavbu, kde proběhla jejich přesná a rychlá montáž. Nebylo nutné dělat kompromisy v architektonické či funkční kvalitě. Z fotografií skutečného provedení je patrné, že interiéry byly navrženy s maximálním důrazem na uklidňující a hřejivou atmosféru.





Na otázky odpovídá přihlašovatel

Ing. Jan Beneš

hlavní projektant, petit atelier s.r.o.
ČKAIT 1103610, IP00,
oblast Moravskoslezský kraj

Kdo přišel s návrhem na modulární systém nemocnice?

Investor měl již od prvního jednání představu o tom, že chce využít modulární konstrukční systém, takže prvotní impuls přišel od něj.

V jakém stupni kompletace byly moduly na stavbu přivezeny?

Cílem je přivézt moduly na stavbu v maximální možné míře kompletace. U nezdravotnických staveb se může jednat o prefabrikaci až 95 % činností. Ale u zdravotnické stavby, která má poměrně hodně specifik a navíc v tomto případě šlo o stavbu s podlahovým vytápěním, které je třeba realizovat ve velké míře až na místě stavby, bych odhadl míru prefabrikace minimálně na úrovni 70 %.

Museli jste moduly nějak upravovat nebo přizpůsobovat?

Modulární stavby nepracují s unifikovanými výrobky, ale naopak moduly jsou vyráběny přesně na míru požadavkům stavby a její dispozice. Způsob uvažování nad modulární stavbou je tedy přesně opačný – to znamená, že moduly jsou zde od toho, aby nám pomohly řešit naše požadavky, nikoli abychom se my přizpůsobovali nějakému typovému prvku. Museli jsme jen brát v potaz možnosti sestavování stavby na místě, a to zejména s ohledem na manipulaci s moduly jeřábem.

Lokalita

Karlovarský kraj, U Nemocnice 1161, 363 01 Ostrov

Stavebník

Nemocnice Ostrov s.r.o.

Technický dozor stavebníka

HARPYJE CZ s.r.o.
Zdeněk Vodák (ČKAIT 0201786, TP00)

Zpracování projektové dokumentace

petit atelier s.r.o.
Ing. Jan Beneš (ČKAIT 1103610, IP00)
architektonický návrh a hlavní projektant

Subdodavatelé

STATIC Solution s.r.o.
Ing. Tomáš Fremr, Ph.D. (ČKAIT 0201989, IS00, IP00)
TZB-energie CZ s.r.o.
Ing. Pavel Gergela (ČKAIT 1104068, TE02, IE01) – TZB
Ing. Barbora Hrdinová (ČKAIT 1104417, IH00) – PBŘ

Zhotovitel stavby

KOMA MODULAR s.r.o.
Lukáš Dudák (ČKAIT 0012003, SP00) stavbyvedoucí

Harmonogram prací

září 2023 – zahájení projektových prací
červen 2024 – vydání stavebního povolení
únor 2025 – počátek výstavby
prosinec – 2025 dokončení stavby

Cena bez DPH

210 mil. Kč
jednotková cena 14 894 Kč/m^3, 75 514 Kč/m^2

Rekonstrukce trati Tanvald–Kořenov a dopravny Dolní Polubný



Základní parametry stavby

délka 6,7 km
výškový rozdíl 235,1 m
sklon trati 58 ‰
čtyři větší mosty
21 % trati vede v tunelech
čtyři tunely mají celkovou délku 1 422,5 m

Čestné uznání poroty • Cena Ministerstva pro místní rozvoj ČR

Ocenění bylo uděleno za profesionální vedení přípravy a realizace technicky i organizačně náročné obnovy železniční infrastruktury v náročných podmínkách horského území. Vysoce kvalitní provedení podporuje turistický ruch a usnadnilo přeshraniční spojení s Polskem.

Foto: Chládek & Tintěra

Jednalo se o celkovou opravu nejstrmější trati v Česku. Významnou součástí stavby byla revitalizace ozubnice v mezistaničních úsecích a rekonstrukce dopravny ve stanici Dolní Polubný. Obnova takzvané zubačky byla největší investiční akcí financovanou z Evropského fondu pro regionální rozvoj. Stavební práce trvaly jen půl roku.

Trať z roku 1875 byla kvůli extrémnímu stoupání vybavena ozubnicí, vede téměř k hřebeni Jizerských hor a propojuje je s Krkonošemi. Je součástí regionálního železničního spojení s Polskem. Rekonstrukcí se kromě zlepšení technického stavu zvýšila také bezpečnost provozu. Práce zahrnovaly výměnu dřevěných a ocelových pražců za nové ocelové v celém úseku z Tanvaldu do Kořenova, včetně hlavní koleje v dopravnách Desná a Dolní Polubný. Na ozubnicovém úseku byl instalován nový systém se dvěma ozubenými hřebeny. Bylo obnoveno odvodnění a provedena sanace skalních zářezů, opraveny byly konstrukce na šesti přejezdech, z nichž dva byly upraveny pro ozubnicový provoz. Současně se opravovala nástupiště na nádražích Desná, Dolní Polubný a Kořenov zastávka.





Na otázky odpovídá přihlašovatel

Martin Hůlka

projektový manažer, Chládek & Tintěra, a.s.
ČKAIT 0401864, TD01,
oblast Ústecký kraj

Celou opravu jste dokončili za pouhý půlrok. Jak jste to dokázali?

Rekonstrukci se podařilo zvládnout díky dobře nastavenému harmonogramu, efektivně řízené logistice a rychlému řešení změn v průběhu stavby. Harmonogram navrhl projektant tak, aby odpovídal klimatickému oknu této horské oblasti. Začínali jsme se sněhem a se sněhem jsme také končili, což jasně vymezovalo časové možnosti celé realizace. Klíčové bylo uhlídat návaznost jednotlivých prací, dodávek a technologických postupů. Stejně důležitá byla schopnost pružně reagovat na změny, které se během výstavby objevily. V tomto ohledu velmi pomohl vstřícný a rychlý přístup dozorů Správy železnic, projektantů a zástupců OTH, kteří nám při technických změnách poskytovali potřebnou součinnost. Významným faktorem bylo i počasí, které nám tentokrát výrazně přálo. Díky kombinaci přípravy, spolupráce a operativního řízení se podařilo stavbu dokončit v požadovaném termínu.

Co bylo na této realizaci technicky nejnáročnější?

Nejnáročnější byl především přístup k samotné trati a s tím související logistika. V úseku mezi železničními stanicemi Tanvald a Kořenov bylo nutné vybudovat provizorní nájezdy a plochy pro uskladnění materiálu. Velkou pomocí byla spolupráce místní samosprávy, zástupců Správy železnic a zejména obyvatel, kteří žijí v přímém kontaktu s tratí. Bylo vidět, že jim osud této železnice není lhostejný a že jsou skutečnými železničními srdcaři.

Lokalita

Liberecký kraj, Jablonec nad Nisou, Tanvald

Stavebník

Železniční společnost Tanvald o. p. s.

Technický dozor stavebníka

Robert Bayer, DiS. (ČKAIT 0501487, TD01)

Zpracovatel projektové dokumentace

Ing. Jakub Rentka (ČKAIT 0014899, ID00)
hlavní projektant
Ing. Emil Špaček (ČKAIT 0008279, ID00, TD01)
projektant

Zhotovitel stavby

Chládek & Tintěra, a.s.
Martin Hůlka (ČKAIT 0401864, TD01)
projektový manažer

Harmonogram prací

listopad 2021 – zahájení projektových prací
duben 2023 – vydání stavebního povolení
duben 2025 – zahájení výstavby
říjen 2025 – dokončení stavby

Cena bez DPH

430 mil. Kč
spolufinancováno Evropskou unií v rámci programu Interreg Česko–Polsko 2021–2027 ve výši 11,995 mil. eur

Rekonstrukce vodního díla Jezeří



Základní parametry stavby

rozloha 0,64 ha
objem 53 000 m^3
povodí 2,7 km^2
max. hloubka 17 m
hráz tížná, zděná z lomového kamene
délka 86,4 m
šířka 4,02 m
kóta 471,69 m n. m.

Čestné uznání poroty

Ocenění bylo uděleno za profesionální výkon technického dozoru, který významně přispěl k bezpečnému průběhu realizace a kvalitnímu výsledku technicky náročné rekonstrukce kulturní památky vodního díla Jezeří.

Foto: Povodí Ohře, státní podnik

Kompletní rekonstrukce více než 120 let starého vodního díla Jezeří byla velmi rozsáhlá a trvala tři roky. Nádrž v chráněné přírodní rezervaci Jezerka je kulturní památkou, která i nadále slouží jako ochrana před povodněmi i k retenci vody.

Jedná se o kulturní památku, kterou v letech 1902 až 1904 za tehdejších půl milionu korun nechal postavit rod Lobkoviců. Od roku 2003 však již neplní funkci vodárenské nádrže. Celková rekonstrukce byla realizována na základě výsledků geotechnického a stavebně-technického průzkumu. S ohledem na stáří a technický stav bylo nutné opravit všechny konstrukce. Byla kompletně zbourána odběrná věž. Proběhla podrobná dokumentace a očíslování jednotlivých kamenů, které byly následně deponovány. Po vybetonování nového věžového objektu byly kameny osazeny zpět na své místo. Práce byly konzultovány s Národním památkovým ústavem. Obnovu zajistil státní podnik Povodí Ohře za využití dotace Ministerstva zemědělství z programu „Podpora prevence před povodněmi IV“ (podprogram 129 364 „Podpora protipovodňových opatření s retencí”).





Na otázky odpovídá přihlašovatel

Ing. Zbyněk Vodák

technický dozor stavebníka, Povodí Ohře, s. p.
ČKAIT 0400831, TP00, TV02,
oblast Ústecký kraj

V jakém technickém stavu bylo VD před zahájením prací?

Vodní dílo již bylo ve stavu, který nebylo možné dlouhodobě řešit pouze běžnou údržbou a lokálními opravami. Konstrukcemi hráze prosakovala voda. Odběrná věž byla natolik poškozená, že ji bylo při vypouštění nádrže nutné zajistit proti zřícení. Spodní výpusti nefungovaly tak, jak měly, mimo jiné kvůli množství sedimentu nahromaděného v nádrži. Na vzdušní straně hráze musely být původní spáry odstraněny a znovu provedeny až do hloubky 25 centimetrů. Závažné byly i poruchy těsnicí funkce hráze, velmi špatný stav odběrné věže a omezená funkčnost výpustných zařízení.

Jaké největší komplikace jste řešili?

Významné komplikace představovaly zejména obtížná dopravní dostupnost staveniště a omezené možnosti zařízení staveniště. Pracovali jsme v chráněném přírodním území a museli jsme dbát na ochranu obojživelníků. Obtížné bylo i odtěžení sedimentů se zvýšeným obsahem přirozeně se vyskytujícího arzenu. Skutečný stav historických konstrukcí byl horší, než jsme předpokládali, přesto jsme museli zachovat původní vzhled kulturní památky. Historickou věžičku jsme museli úplně rozebrat, zdokumentovat, očíslovat její kameny a následně je vrátit na jejich původní místo. Neustále jsme museli koordinovat stavební práce s památkáři, restaurátory, projektantem a orgány ochrany přírody.

Lokalita
Ústecký kraj, Horní Jiřetín, Vysoká Pec

Stavebník
Povodí Ohře, státní podnik

Technický dozor stavebníka
Ing. Zbyněk Vodák (ČKAIT 0400831, TP00, TV02)
vedoucí odboru inženýringu Povodí Ohře s.p.

Zpracovatel projektové dokumentace
AZ Consult, spol. s r. o.
Ing. Petr Vít (ČKAIT 0401482, IV00)
hlavní projektant

Zhotovitel stavby
PORR a.s.
Pavel Karásek (ČKAIT 1006884, SV02)
stavbyvedoucí

Harmonogram prací
únor 2014 – zahájení projektových prací
říjen 2016 – vydání stavebního povolení
srpen 2022 – zahájení výstavby
červen 2025 – dokončení stavby

Cena bez DPH
82,9 mil. Kč

Výrobní hala s administrativní přístavbou BLU3 v Blučině



Základní parametry stavby

plocha stavby celkem 99 956 m^2
zastavěná plocha 51 722 m^2 (51,7 %)
zpevněné plochy 26 331 m^2 (26,4 %)
plochy zeleně 21 903 m^2 (21,9 %)
obestavěný prostor 677 391 m^3
hrubá podlažní plocha 59 750 m^2
1 607 zaměstnanců

Čestné uznání poroty • Cena Ministerstva průmyslu a obchodu ČR

Ocenění bylo uděleno za odborné a zodpovědné řízení projektu, které významně přispělo k úspěšné a kvalitní realizaci celého díla výrobní haly s administrativní přístavbou.

Foto: Oldřich Hrb

Nové reprezentativní kanceláře a vysoce moderní výrobní hala BLU3 byly upraveny na míru pro ultračistou výrobu čipů pro automobilový průmysl a pro sestavování a zkoušení počítačových serverů a jejich komponent. Dosažení vysoké kvality vnitřního prostředí bylo nezbytnou podmínkou pro získání IT nájemce.

Moderní výrobní areál na téměř 10 ha je navržen pro jednoho nájemníka, společnost INVENTEC (CZECH), s.r.o. Klient měl technické požadavky na rozsáhlé čisté prostory s přesně řízeným prostředím. pro vysoce náročnou výrobu, montáž a kompletaci IT výrobků, jako jsou servery, součásti počítačů, čipy. Projekt pro Inventec je proto jedním z největších a patřil k těm nejnáročnějším v ČR. Ve výrobní hale je umístěno přibližně 35 000 m^2 ultra čistých prostor s hlídanou vnitřní teplotou a vlhkostí. Vzduchotechnické jednotky o celkovém výkonu přesahujícím 1 000 000 m^3/h. Centrální zdroj chladu s adiabatickým chlazením a vytápění má na starosti soustava tepelných čerpadel. Kancelářská přístavba byla vytvořena jako reprezentativní část pro potřeby moderní firmy třetího tisíciletí.





Na otázky odpovídá přihlašovatel

Ing. Martin Vojta

projektový manažer, CTP Invest, spol. s r. o.
ČKAIT 1006953, IP00,
oblast Jihomoravský kraj

Při realizaci jste dosáhli velmi příznivých jednotkových stavebních nákladů. Souvisí to s optimalizací zadání, řešení i realizace?

Jednoznačně ano. Nízkých jednotkových nákladů u takto komplexní stavby nelze dosáhnout pouhým „tlačením na pilu“ u subdodavatelů. Klíčem byla hodnotová optimalizace. Jako investor a zároveň generální dodavatel stavby jsme mohli upravit konstrukční detaily tak, aby byly snáze a rychleji proveditelné. Maximálně jsme využívali prefabrikované moduly. Díky 3D modelu nedocházelo ke kolizím profesí na stavbě, což eliminovalo drahé vícepráce a předělávky.

Od zahájení projektových prací do kolaudace uplynuly zhruba dva roky. Byla to plánovaná doba?

Ano, harmonogram byl od začátku nastaven extrémně agresivně. V segmentu high-tech technologií rozhoduje rychlost uvedení na trh (time-to-market). Zpoždění o půl roku by pro investora znamenalo ztrátu konkurenční výhody.

Byl s vaší rychlostí spokojen i tchajwansko-český nájemce?

Tchajwanský partner, zvyklý na asijské tempo výstavby, byl k evropským schvalovacím procesům zpočátku skeptický. Skutečnost, že jsme v českém prostředí dokázali od projektu ke kolaudaci projít za dva roky, upevnila vzájemnou důvěru. Pro ně to byl jasný důkaz, že střední Evropa dokáže držet krok s globálním tempem.

Lokalita

Jihomoravský kraj, Brno Jih, Blučina 800

Zpracovatel projektové dokumentace

QplanS s.r.o.

Ing. Oldřich Zapoměl (ČKAIT 1003670, IP00)
generální projektant
Ing. Jiří Dubčák (ČKAIT 1300453, IS00)
statické řešení
Ing. Ondřej Tomšů (ČKAIT 1006038, IT00)
technologie provozu
Ing. Martin Alexa (ČKAIT 1006091, IH00)
požárně bezpečnostní řešení

Studio acht, spol.s r.o.

Ing. Václav Hlaváček (ČKAIT 0003066, IP00)
architektonický návrh

Zhotovitel stavby / stavebník

CTP Invest, spol. s r. o.

Ing. Martin Vojta (ČKAIT 1006953, IP00)
projektový manažer / hlavní stavbyvedoucí

Technický dozor stavebníka

Ing. Pavel Pokorný, **Ing. Jan Bravenec**

Harmonogram prací

říjen 2022 – zahájení projektových prací
květen 2023 – vydání st. povolení a počátek výstavby
leden 2025 – dokončení stavby

Cena bez DPH

2,2 mld. Kč
jednotková cena 3 300 Kč/m^3, 36 820 Kč/m^2

Adaptace pivovaru v Kralupech nad Vltavou



Základní parametry stavby
zastavěná plocha 1 395 m^2
celková užitná plocha 6 529 m^2
obestavěný prostor 33 770 m^3
z toho nástavba 5000 m^3
přístavba 5 750 m^3

Cena veřejnosti • Cena ČSOB Pojišťovny

Ocenění bylo uděleno za kvalitní technické provedení, které umožnilo konverzi bývalé sladovny na společenské centrum. Cena je spojena s finanční odměnou, kterou uděluje partner soutěže ČSOB Pojišťovna, ve výši 30 000 Kč.

Foto: Štěpán Látal



Z bývalého silně zchátralého pivovaru vznikly nové prostory, které slouží jako knihovna, muzeum, dům dětí a mládeže, základní umělecká škola, kavárna, restaurace a nový minipivovar. V posledním patře má byt správce objektu.

V pivovaru Josefa Fischera v Kralupech nad Vltavou se přestalo vyrábět pivo v roce 1979. I když byl ve velmi špatném technickém stavu, přesto si zachoval svůj charakter, výraznou hmotu i jedinečnou polohu v historickém jádru města na Palackého náměstí. Cílem rekonstrukce bylo navrátit mu život a vytvořit prostor, který bude sloužit obyvatelům všech generací. Na ploše 6 529 m^2 tak vzniklo živé kulturní centrum propojující kulturu, vzdělávání, gastronomii i společenský život.

Citlivou adaptací historické sladovny vzniklo celkem sedm účelových jednotek, které dnes sdružují provozy dříve rozptýlené po různých částech města. Sídlí zde základní umělecká škola s vlastním koncertním sálem, dům dětí a mládeže, městská knihovna, muzeum s výstavním prostorem, kavárna Beseda, restaurace a minipivovar, který se do areálu symbolicky vrátil po 46 letech. Díky své poloze v centru města a otevřenému parteru orientovanému do náměstí se objekt stal přirozeným místem setkávání a významným impulzem pro oživení historického centra Kralup nad Vltavou.

Architektonický koncept rekonstrukce vychází ze snahy zachovat autentické hodnoty původní stavby a současně jasně přiznat novodobé zásahy. Historické fasády s pravidelnými pilastry, klenutými nadpražími a charakteristickými komíny zůstaly dominantními prvky objektu. Nové intervence, jako jsou venkovní únikové schodiště, výtah nebo střešní nástavba, jsou od historické struktury jednoznačně odlišeny použitím perforovaného vlnitého plechu a subtilních ocelových konstrukcí. Každá stavební vrstva tak zůstává čitelná a vytváří dialog mezi historií a současností.

Stejná logika se promítá i do interiéru, kde industriální charakter původní sladovny podtrhuje kombinace pohledového betonu, luxferových konstrukcí, ocelových schodišť z pororoštů a odolných materiálů, jako je čedičová dlažba. Motiv luxfer se objevuje v několika podobách – například jako prosvětlená stěna schodiště se vzorem inspirovaným chmelem nebo jako výrazný prvek kavárenského baru. Přiznané technologie, závěsná svítidla a akcenty odkazující na průmyslovou minulost objektu dotvářejí jedinečnou atmosféru jednotlivých prostor. Vzdělávací provozy navíc využívají akustické a magnetické povrchy podporující jejich každodenní fungování.

Významnou součástí projektu bylo také řešení řady konstrukčních a technických výzev. Charakter stavby ovlivnilo použití moderních konstrukčních a materiálových systémů citlivě integrovaných do historického objektu, zejména sendvičových panelů s PIR izolací, systémového zdění z broušených cihelných tvárnic a prefabrikovaných prvků. Nové konstrukce byly důsledně oddilatovány od historického skeletu a technická infrastruktura byla integrována s maximálním ohledem na zachování původního charakteru budovy.



Lokalita

Středočeský kraj, Kralupy nad Vltavou, Vaníčkova 80

Stavebník

Město Kralupy nad Vltavou

Technický dozor stavebníka

Building management solutions s.r.o.

Ing. Tomáš Beswald (ČKAIT 0011762, TP00)

Zpracovatel projektové dokumentace

Atelier 99 s.r.o.

Ing. Olga Svobodová (ČKAIT 1007911, IP00)
hlavní projektant

Ing. Kateřina Vaníčková (ČKAIT 1004462, IP00)
projektant a autorský dozor

Ing. Tomáš Pulkrábek (ČKAIT 1005990, IP00),
Ing. Vít Formánek, **Ing. Michal Makovský** – projektanti

Ing. arch. Jiří Betlach – architektonické řešení, dokumentace pro povolení stavby

RH-ARCH s.r.o.

Mgr. Ing. arch. Rostislav Říha (ČKA 02911, A.0)
architektonická studie

Zhotovitel stavby

STRABAG a.s.

Ing. Ondřej Němec (ČKAIT 0501471, IP00)
hlavní stavbyvedoucí, projektový manažer

Harmonogram prací

březen 2020 – zahájení projektových prací
duben 2022 – vydání stavebního povolení
září 2023 – počátek výstavby
listopad 2025 – dokončení

Cena bez DPH

372,8 mil. Kč
jednotková cena 11 039 Kč/m^3, 57 099 Kč/m^2



Na otázky odpovídá prihlašovatel

Ing. Ondřej Němec

hlavní stavbyvedoucí
STRABAG a.s.

autorizovaný inženýr v oboru
pozemní stavby

ČKAIT 0501471, IP00, oblast Liberecký kraj

Co bylo hlavním kritériem výběru zhotovitele, jen nabídková cena nebo i reference a předchozí zkušenosti?

Velkou váhu měla finální cena, ale museli jsme také předkládat reference a zkušenosti firmy a týmu.

Realizovali jste předtím projekt podobného charakteru, tedy konverzi průmyslového objektu?

Konverzi objektu podobného charakteru jsme předtím s mým týmem nerealizovali. Rekonstrukce jiného typu ano.

Jak špatná byla statika a stavebně konstrukční stav původní budovy?

Statika původního objektu byla z velké části dobrá. Pouze dvě části objektu měly trhliny. Jedna z nich byla již dříve investorem řešena stažením objektu pomocí ocelových profilů a táhel. Tuto část jsme nahradili ocelovými předpjatými lany. V nejhorším stavu byly střešní konstrukce. Dřevěná konstrukce střechy musela být kompletně vyměněna. Dále se provedla demolice horních pater ve dvou částech objektu z důvodu nevyhovující statiky i dispozice. Tyto části byly nahrazeny novými nástavbami. Ve spodních patrech jsme „bojovali“ s vlhkostí a vodou. Zdivo bylo po kompletním očištění ošetřeno souvrstvím sanačních omítek a byla provedena injektáž. Hladina spodní vody byla výš, než bylo v původním průzkumu uvažováno a tím nám značně zkomplikovala realizaci dojezdu výtahu a vybudování šachty pro kanalizaci. Musela se provést tzv. trysková injektáž uvnitř objektu v suterénu. Tím jsme zamezili přítoku vody a mohli zrealizovat potřebné konstrukce.

Byly zde nějaké ekologické zátěže z bývalé pivovarské výroby?

Ekologické zátěže z původního pivovaru zde nebyly. Bylo zde mnoho původních ocelových konstrukcí a bouraného zdiva a suti, které lze recyklovat.

Jaká probíhala spolupráce s projektanty?

Děkuji za tuto otázku, protože zde mám prostor opět pochválit spolupráci s paní Ing. Vaníčkovou, která prováděla autorský dozor s kolegy z Ateliéru 99. V rámci rekonstrukce je mnoho nečekaných překvapení, která je potřeba obratem řešit. Díky našemu společnému názoru a pohledu na věc se nám vždy povedlo rychle rozhodnout a najít řešení tak, abychom minimálně přibrzdili průběh výstavby.

Co bylo pro Vás jako stavbyvedoucího na tomto projektu nejnáročnější a co naopak nejlehčí?

Nejnáročnější na tomto projektu bylo mnoho nečekaných „překvapení“, se kterými nebylo a někdy ani nemohlo být počítáno. Je to prostě rekonstrukce.

Naopak nejlehčí byla asi zmiňovaná spolupráce s projektanty a investorem, kde jsme byli doopravdy jeden tým, který se snažil tento náročný projekt včas dokončit. Velkou výhodou byl také náš sehraný realizační tým, který fungoval opět výborně.

Jsou dva roky výstavby dlouhá doba? Co trvalo nejdéle? Bylo něco významně těžší než jste předpokládal?

Dva roky se zdají být dlouhá doba, ale v rámci realizace rekonstrukce je to málo. Řekl bych, že téměř podobný čas by trvala výstavba nové budovy. Zde je oproti tomu spousta nečekaných řešení a překážek, které mají velký vliv na čas. Dále bylo náročné to, že

v objektu je mnoho typů budoucího využití a každý z nich má svá specifika a požadavky. Poměrně dlouho trvalo vyčištění objektu, demolice a bourací práce, než se vůbec začalo něco nového stavět. Nedokážu říct, co trvalo nejdéle. Významně těžší, než jsme předpokládali, bylo, jak jsem již zmiňoval zrealizování dojezdu výtahu a šachty pro kanalizaci. Dále provedení litých podlah v interiéru, kde muselo dojít k úpravám jejich skladeb. Neméně náročné bylo také vybudování přístavby a zejména její založení.

Kdo zpracovával dokumentaci pro provádění stavby?

Dokumentaci pro provádění stavby dodal zpracovatel projektové dokumentace Ateliér 99. Naše firma zajišťovala dílenskou dokumentaci prvků a konstrukcí.

Dodrželi jste předpokládanou cenu nebo se cena zvyšovala a proč?

Cena se lehce navyšovala z důvodu nepředvídatelných prací na stavbě a dodatečných požadavků investora.

Jaký podíl na zakázce tvořila úprava veřejného prostranství?

Technicky se v rámci projektu realizovalo doplnění ploch a teras, které navazovaly na již dříve zrealizovanou rekonstrukci náměstí a ulic v blízkosti. Podíl nebyl velký.

Jak se díváte na výsledek?

S výsledkem práce jsem spokojený. Kdyby bylo více času, tak by si člověk dal ještě větší práci s některými detaily. Celkově si myslím, že se projekt povedl a nevyužitá budova bude opět sloužit lidem a široké veřejnosti. Myslím, že by takových projektů mělo být více.



Finalisté CIK 2025

Do finále postoupilo 35 staveb a jeden rozestavěný projekt. Představujeme 24 finalistů, kteří sice nedostali ocenění, ale přesto se jedná o velmi povedená díla. U staveb jsou uvedeni jejich přihlašovatelé.



Prodloužení kanalizační sběrače H do Běchovic
Ing. Olgerd Pukl (ČKAIT 0007615, IV00)



Zcela nový typ odbočného stožáru do transformovny Milín
Ing. Jakub Smejkal (ČKAIT 1400515, IT00, TT00)



Park a vodní biotop Hrabůvka v Ostravě
Ing. Karel Barabasz (ČKAIT 1100431, IP00)



Nový pavilon Masarykovy nemocnice v Ústí nad Labem
Ing. Petr Ort (ČKAIT 0402233, TP00)



Lávka pro pěší a cyklisty v Hluboké nad Vltavou
Ing. Vladimír Janata, CSc (ČKAIT 0001044, IM00, IS00)



Úsek dálnice D3 0310/II Hodějovice–Třebonín
Ing. Lukáš Ježek (ČKAIT 0009278, ID00)



Jihovýchodní obchvat Jihlavy II/602
Ing. Jan Sedlák (ČKAIT 1003073, ID00, II00, TV02)



Úpravy Kardiologické kliniky Fakultní nemocnice Plzeň
Ing. Radim Smékal (ČKAIT 1201804, IP00)



Regenerace budovy B Pivovaru Litoměřice
Stanislav Rožánek (ČKAIT 0401425, TP00)



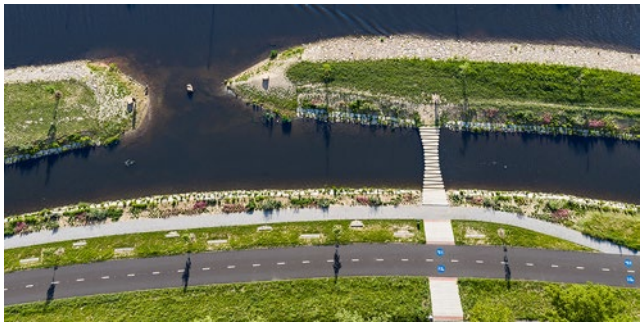
Revitalizace vodního toku Mezholezy u Horšovského Týna
Ing. Michaela Vejvalková (ČKAIT 0009035, IV00)



Rezidence Diorit v Brně
Ivo Putna (ČKAIT 1005266, TP00)



Apartmány Hnědý vrch v Peci pod Sněžkou
Pavel Pohořalý (ČKAIT 0012741, TP00)



Sluneční ostrov na Jiráskově nábřeží v Českých Budějovicích
Ing. Jan Gucko (ČKAIT 0101765, ID00)



Rekonstrukce mostu č. 174-006 v Březnici
Jakub Synek (ČKAIT 0015017, TM00)



Dostavba a intenzifikace kořenové čistírny odpadních vod v Dolním Městě
Pavel Chlád (ČKAIT 1400093, TP00)



Rekonstrukce historických budov Boutique Business Inkubátor Ostravica v Ostravě
Ing. Jan Jadrníček (ČKAIT 1103693, IP00)



Pěší lávka přes Olši v úseku Karviná–Halach
Ing. Jakub Vašek (ČKAIT 1104526, IM00)



Dům sociální péče, Kralovice

Ing. Jiří Bartoň (ČKAIT 0602517, IP00)



Rekonstrukce výpravní budovy v železniční stanici hlavní nádraží České Budějovice

Ing. Dalibor Návara (ČKAIT 0101950, IP00)



Vratná tramvajová smyčka Brno Pisárky – 3. etapa

Ing. Jaroslav Ondra (ČKAIT 1005165, ID00)



Přeložky inženýrských sítí v areálu Fakultní nemocnice Olomouc

Ing. Martin Rozbořil (ČKAIT 1202424, IP00)



Nová stáčecí linka a automatizace logistiky v Plzeňském Prazdroji

Ing. Hana Hrubá (ČKAIT 0201432, IP00)



Obnova Stříbrného domu na Masarykově náměstí 21 v Jihlavě

Lukáš Kružík (ČKAIT 1400495, TP00)



Rekonstrukce mostu v km 1,279 trati Tábor–Bechyně

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

Zkratky oborů autorizace ČKAIT

I – autorizovaný inženýr
T – autorizovaný technik
S – autorizovaný stavitel

IP00, SP00, TP00 – obor pozemní stavby

IM00, SM00, TM00 – obor mosty a inženýrské konstrukce

IS00 – obor statika a dynamika staveb

ID00 – obor dopravní stavby (**SD01**, **TD01** – kolejová doprava; **SD02**, **TD02** – nekolejová doprava)

IV00 – obor stavby vodního hospodářství a krajinného inženýrství (**SV01**, **TV01** – stavby hydrotechnické; **SV02**, **TV02** – stavby zdravotně technické; **SV03**, **TV03** – stavby meliorační a sanační)

IT00, TT00 – obor technologická zařízení budov

IE00 – obor technika prostředí staveb (**IE01** – technická zařízení; **IE02** – elektrotechnická zařízení; **TE01** – vytápění a vzduchotechnika; **TE02** – zdravotní technika; **TE03** – elektronická zařízení)

IG00, TG00 – obor geotechnika

IH00, TH00 – obor požární bezpečnost staveb (**IH01** – stavby vysokého nebezpečí)

II00 – obor městské inženýrství

IZ00 – obor zkoušení a diagnostika staveb

IA00, TA00 – obor energetické auditorství

IL00 – obor stavby pro plnění funkce lesa

Soutěž České komory autorizovaných inženýrů a techniků činných ve výstavbě prezentuje široké veřejnosti stavařské umění. Nejinak tomu bylo i v letošním ročníku Ceny inženýrské komory 2025, která zviditelňuje náročnou práci našich kolegů, autorizovaných osob, v rámci realizovaných staveb nebo projektů z období od 1. ledna 2023 do 31. prosince 2025.

Ve 22. ročníku soutěže mezi sebou zápolilo 70 přihlášených inženýrských návrhů. Jednalo se o 67 realizovaných staveb a 3 projekty. Největší podíl realizovaných inženýrských návrhů byl v Jihočeském, Jihomoravském, Moravskoslezském a Středočeském kraji, a to se 7 přihláškami. Druhou pozici se 6 přihláškami zastupují hlavní město Praha, Plzeňský a Ústecký kraj a na třetím místě s 5 přihláškami jsou Kraj Vysočina a Olomoucký kraj. Následuje Zlínský kraj se 4 přihláškami, Královéhradecký, Liberecký a Pardubický kraj se 3 přihláškami a jedno inženýrské dílo se nachází v Karlovarském kraji.

Sedm oceněných absolvovalo moravské školy

V letošním roce jsme se zaměřili na bližší profil přihlašovatelů a zajímalo nás, které školy vychovávají úspěšné absolventy, kteří získali ocenění ve 22. ročníku soutěže. Nejvíce oceněných absolventů pochází z moravských škol, celkem sedm. Dvě Ceny inženýrské komory 2025, tři čestná uznání a jedna zvláštní cena poroty byly uděleny absolventům Fakulty stavební Vysokého učení technického v Brně. Další zvláštní cena poroty byla udělena absolventovi SPŠ stavební Lipník nad Bečvou. Z českých škol pochází pět oceněných absolventů. Dvě Ceny inženýrské komory 2025, jedno čestné uznání a Cena veřejnosti byly uděleny absolventům Fakulty stavební Českého vysokého učení technického v Praze. Další čestné uznání bylo uděleno absolventovi SPŠ stavební a dopravní Děčín.

Porota hodnotí podle komplexních kritérií

Inženýrské návrhy byly porotou soutěže hodnoceny v několika kolech na základě stanovených kritérií v souladu s podmínkami soutěže. Jednalo se zejména o posouzení komplexnosti řešení inženýrského návrhu, naplnění požadavků na výstavbu, účelnosti, celospolečenského dopadu, kvality stavebních a řemeslných prací, vhodnosti použitých stavebních materiálů a nových technologií, celoživotních nákladů z pohledu trvalé udržitelnosti, jednotkových nákladů na realizaci, provoz a údržbu a dalších kritérií v návaznosti na konkrétní inženýrský návrh a jeho specifika.

Z prvního kola hodnocení postoupilo 36 inženýrských návrhů, z toho 35 realizovaných staveb a 1 projekt. O těchto návrzích byla následně vedena odborná diskuse. Výsledkem hodnocení poroty jsou čtyři hlavní ceny, pět čestných uznání, jedna zvláštní cena za celospolečenský přínos a jedna zvláštní cena. Poslední cenou je Cena veřejnosti, o které rozhodlo internetové hlasování na stránkách cik.ckait.cz.

Závěrem bych chtěla poděkovat svým kolegům porotcům za jejich práci a zdárný průběh 22. ročníku. Současně patří velké díky Vám, kolegové, autorizované osoby ČKAIT, za odvahu přihlásit se do komorové soutěže, prezentovat svá díla a společně s námi propagovat krásná inženýrská díla odborné i laické veřejnosti.

Ing. Renata Zdařilová, Ph.D.

Porota soutěže



předsedkyně poroty
Ing. Renata Zdařilová, Ph.D.
ČKAIT 1103496, IP00, II00, oblast Moravskoslezský kraj, autorizovaná inženýrka v oborech pozemní stavby a městské inženýrství



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



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



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



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

cik. ckait.cz



Rekonstrukce Čiperovy vily na Kulturní a kreativní centrum Zlínského kraje • Metrostav CZ s.r.o.

Je na čem stavět

Náš úspěch stojí na odbornosti, nasazení a dovednostech stovek lidí různých profesí. Na jejich solidnosti, spolehlivosti a loajalitě. Na odvaze inovovat a schopnosti využívat nové technologie. Máme na čem stavět.

www.metrostav.cz

METROSTAV



Za každou oceněnou stavbou stojí stovky správných rozhodnutí

Stavby oceněné v Ceně Inženýrské komory vznikly díky znalostem a pečlivosti inženýrů. Stály ale také na tisících rozhodnutí o konkrétních výrobcích, materiálech a řešeních. KASMAT je u těchto rozhodnutí už 4 roky.

Proto jsme hrdým hlavním partnerem soutěže a patronem Zvláštní ceny poroty za dostupné a udržitelné bydlení.

Pro koho jsme

Pro architekty, projektanty, rozpočtáře a technický dozor, tedy pro všechny, kdo potřebují rychle najít spolehlivou informaci o stavebním výrobku. Zároveň pro výrobce a dodavatele, kteří chtějí, aby se jejich řešení dostala do projektů.

Jak pomáháme

Na jednom místě najdete technické listy, katalogy, CAD detaily, BIM objekty a informace o udržitelnosti od 286 výrobců v 33 kategoriích, od oken a izolací po TZB. Nemusíte hledat na desítkách webů, dokumentaci si prostě stáhnete. Máte více času na samotné navrhování.

Kam míříme: Lattira

KASMAT je součástí mezinárodní skupiny Hubexo, která působí ve 26 zemích. Skupina buduje Lattiru, jednotnou globální platformu produktových dat a specifikací. Čeští architekti a projektanti tak brzy získají na jednom místě přístup k technické dokumentaci novinek z celého světa. Lokální znalost trhu propojíme s globálním přehledem.

hubexo

KASMAT
A Hubexo Product

ČKAIT



cik.ckait.cz