

To se dále projevuje v oblasti morálního ocenění. V časopisech a odborné literatuře se často uvádí u projektu stavby pouze jméno architekta.

Jaroslav Vácha

Současný stav

Dnešní stavební podnikatelé i projektanti minimalizovali nebo přímo anulovali svá technická zázemí. Neexistuje technická kontrola dokumentace a veškerý technický servis je požadován po projektantovi, neboť všichni dělají vše.

Odborná sféra spolupráce

Běžná praxe vyvolaná způsobem stavebního řízení udává klasický systém procesu výstavby:

- záměr investora, architektonická studie
- zadání stavby, projekt pro stavební povolení a provedení stavby.

V uvedeném systému má nezastupitelnou pozici architekt, který se často stává smluvním partnerem pro projektování, inženýring, popřípadě i investora. Architekt potom smluvně zajišťuje ostatní partnery, nebo se na konkrétní akci ustavuje sdružením. Jednotliví účastníci jsou buď fyzické osoby nebo právnické osoby v rovině s.r.o. tak, aby působili na investora a dodavatele konzistentním dojmem. V následné fázi se často projektuje systémem "hurá", bez náležité technické přípravy, tj. průzkumů geologických, stavebně technických, popřípadě stavebně statických. Přitom systém průzkumů často není zpracovatelným ani známým termínem "materiálové inženýrství" je pro mnohé – jak inženýry tak architektky – "španělskou vesnicí".

Vzhledem k tomu, že se asi třicet let zabývám haváriemi staveb, uvádím několik příkladů z éry podnikání:

Stavební jáma - Brno, hlavní nádraží

Stavební jáma vyprojektovaná architektem metodou janovské stěny, po konzultaci na chodbě se statikem, který konzultoval systém a ne projekt. Geologický průzkum zajišťoval dodavatel při vlastní stavbě a projekt byl nepoužitelný.

Rekonstrukce Magistrátu Brno

Architektonická kancelář předložila projekt, který během stavby musel být měněn, dodatečně byly rekonstruovány základy. Projektant vykonával část inženýringu a technického dozoru. Akce skončila odvoláním pracovníků magistrátu.

Stavba společenského a obchodního centra - Brno Vinohrady

Stavba byla umístěna do svážného území, což bylo zjištěno až během přípravy projektu. Investorovi vznikly vícenáklady 3,5 mil. na investici za 15,0 mil.

Stavba SOUL Svoboda n. Úpou

Absence geologického posudku, jako podkladu pro prováděcí projekt, způsobila zpoždění stavby o několik měsíců a následnou změnu koncepce založení.

NKP Špilberk

Nezkušenost zhotovitele projektové dokumentace, nezkušenosti dodavatele stavby a neustálé změny v koncepci restaurace památky jsou příčinou prodloužení lhůty výstavby a prodražení stavby řádově o 100 mil.

Jaromír Vrba

Několik problémů, které mne provázely při mnoha řešeních objektů bytové a občanské výstavby a při nichž vznikaly třetí plochy mezi architekty, statiky a profesemi instalací a rozvodů různých médií.

Zakládání objektů – problematika citlivého osazování objektů ve vazbě na svahy, svážná území, napojení objektů na sítě, zbytečné zakládání suterénů pod úrovní hladin spodních vod.

Detaily řešení konstrukcí – architekti často nadřazují výtvarnou stránku návrhu, statici se věnují více krásám výpočtových modelů, topenáři nevěnují pozornost vhodným polohám radiátorů, vzduchotechnici jsou necitliví při rozmisťování rozvodů.

Je-li jasná **struktura instalačních rozvodů** založena již v architektonickém návrhu, je možné navrhnout kvalitní (většinou i jednoduchou) konstrukci, která přehledný systém rozvodů umožňuje.

Stavební šlechtě vévodí Poláci

Konkurz na stavbu dvou dvojmostů u Veltrus vyhrála polská firma Espebepe, ale staví pouze jeden. Na žádost ministerstva se stavby toho menšího zřekla ve prospěch "české" firmy s nadpoloviční účastí Francouzů.

Blízko zámeckého parku ve Veltrusech vede stavba dálnice D8 (Praha Drážďany) nad Vltavou a jejím slepým ramenem. Mostní konstrukci zde tvoří dva nezávislé mosty. Slavnostní uložení posledního kubiku jednoho z nich pořádala včera štetínská firma Espebepe, která před dvěma lety vyhrála konkurzy na veřejnou zakázku. Z šesti firem, které se konkurzu vypsaného investorem Ředitelstvím dálnic Praha zúčastnily, byla polská firma vybrána na stavbu obou dvojmostů. Byla nejlevnější a měla dobré renomé mezi stavařskou šlechtou, jak se mostařům říká. Pak se ovšem strhla mela.

Odboráři z firmy Stavby mostů Praha (v konkurzu 4. v pořadí) spustili takovou kampaň, že ministerstvo dopravy požádalo Poláky, aby zakázku na jeden dvojmost odstoupili české firmě. Polská firma souhlasila a pak podle slov pracovníka ministerstva dopravy "předvedla prvotřídní kvalitu a v rekordním čase 28 měsíců postavila 550 m dlouhý a 2x13 m široký dvojmost". Další informace odmítli přítomní úředníci ministerstva poskytnout, neboť "nový ministr zavedl nové předpisy a s novináři může hovořit jen on sám nebo mluvčí".

Sdílnější byl zástupce ministerstva financí, který má na starosti financování těchto staveb, Ladislav Malát. "Je to krásná stavba a provedení je kvalitnější než u českých firem. Poláci zvedli i kvalitu konkurenčního prostředí," řekl a dodal, že stavba mostů teď přijde daňové poplatníky na mnohem méně. Tak by tomu opravdu bylo, kdyby oba dvojmosty stavěla vítězná firma. Jak řekl ředitel investora Jaroslav Čipera: "Stát je chudší minimálně o 32 milionů korun, protože při zadání stavby obou mostů firmě Espebepe by byla uplatněna sleva 8 % z celkové ceny." "A tak v říjnu budeme mít k dispozici jeden vysoce kvalitní dvojmost. A jako závdavek rozumnější ceny českých firem," řekl Ladislav Malát. (Přetištěno z Lidových novin ze dne 18. května 1996.)

V článku, jehož autorkou je paní redaktorka Pavla Foglová, jde o most u Vepřeku, o kterém jsme zveřejnili podrobnou informaci v našem časopise (č. 1995/4). Jsme rádi, že se betonovým mostům věnuje pozornost i českém denním tisku, a že se přitom dostává do popředí otázka ceny a jakosti. Firma Espebepe používá systém jakosti ISO 9000, a je vidět, že takový systém nepochybně ovlivní ekonomický i technický výsledek díla.

Redakce