

Téma

Výstavba dopravních staveb v Česku může zrychlit až o 6 let



Poslanecká sněmovna ve třetím čtení schválila novelu zákona o urychlení výstavby dopravní infrastruktury (tzv. „liniový dopravní zákon“). Novela zavádí nové mechanismy a principy, jenž mají zkrátit délku příprav dopravních staveb až o třetinu. Novela zákona například pomůže urychlit přípravy zbývajících úseků dálnic i obchvatů měst. Zákon nyní míří do Senátu, který má 30 dnů na projednání a následně poputuje k podpisu prezidentovi Zemanovi.

V důsledku složité legislativy a nadměrné byrokracie výstavba dopravní infrastruktury v Česku stále vázne. Proto se inspirovalo v Polsku, které změnilo zákony a v důsledku toho probíhá dopravní výstavba rychlejším tempem. „Klíčovou změnou je možnost začít stavět dopravní stavby okamžitě, jakmile investor získá příslušné povolení k výstavbě. Společně s ním totiž získá i přístup k potřebným pozemkům a úřední právo zahájit stavbu v celé délce stavby. Majitelé pozemků dostanou automaticky zvýšenou kupní cenu a případné spory o výši náhrady budou probíhat v navazujícím řízení o náhradě,“ říká místopředseda Hospodářského výběru sněmovny Martin Kolovratník.

Dálnice s hlemýždím tempem

Vážené čtenářky a čtenáři,

opět jsme vykonali „inspekční“ cestu po stavbách dálnic a museli konstatovat „status quo“. Tedy že se staví, ale ani zdaleka ne intenzivně. Například na D35 u Dolních Ředvic na Pardubicku se pohyboval jen jeden stroj s obsluhou a celkový „ruch“ připomínal mraveniště po celonočním pochodáku. Snad tolepší návrat zahraničních pracovníků, na nichž je tuzemské stavebnictví závislé jako běžec na endorfinu.

Na rezidenčním poli se chystá řada velkých projektů především v Praze, ale i tady je to vzhledem k přetržení cílové pásky spíše maratónský běh než sprint. Vytrvalá je bohužel i situace s náročností pořízení bytu, když v Praze je nejhorší v celém středoevropském regionu. Na závěr máme pro vás jedno překvapení, a to možnost pohlédnout do nových stanic metra D!

Petr Bayer, šéfredaktor



„Je to revoluční záležitost. Ať už se pozemky pro strategické stavby vykupují nebo vyvlastňují, stejně k tomu podle zákona dříve či později dojde. Problémem je prostor pro zbytečné spekulování a oddalování, čemuž se chceme vyhnout. Přitom nikoho nepřipravíme ani o korunu,“ říká ministr dopravy Karel Havlíček. Návrh počítá také se zavedením pevné lhůty pro vydávání závazných stanovisek. Ta je stanovena maximálně na 30 resp. 60 dní ve zvláště složitých případech. Pokud nejsou tato stanoviska vydána ve lhůtách, novela počítá s tzv. fikcemi souhlasu.

Například obyvatelé ve východních Čechách trápí chybějící dálnice D11 a D35. „Polsko na své straně dálnici dokončí pravděpodobně v roce 2024. V případě D11 se tento termín jevil až do dnešního dne jako nereálný. Ve světle přijatých změn jsem ale optimistou a myslím si, že i my bychom tento termín mohli stihnout nebo případně s drobným zpožděním na něj navázat. Novela ale bude mít zásadní dopad i na dálnici D35 v Pardubickém kraji. Některé úseky již mají platné územní rozhodnutí a další se k tomuto kroku blíží. Jsme tak v pokročilé fázi stavebních příprav a díky novele s jejich výstavbou začneme až o několik let dříve, než jsme původně plánovali,“ líčí Kolovratník, který je poslancem za Pardubický kraj.

Novela zákona ale může zásadně zvrátit a urychlit i přípravu obchvatů měst. „V případě Pardubic se jedná o jihovýchodní a jihozápadní obchvat, kterým zákon výrazně pomůže. Vzhledem k tomu, že lze očekávat spory o výši náhrady za potřebné pozemky, může novela zkrátit přípravy až o několik let. V případě severovýchodního obchvatu je příprava v pokročilé fázi a vzhledem k tomu, že nové postupy by nepřinesly časovou úsporu, tak očekávám, že budou dokončeny podle dosavadního znění zákona,“ uzavírá Kolovratník.

Celý článek čtěte na <https://www.skypaper.cz/novinky/vystavba-dopravnich-staveb-v-cesku-muze-zrychlit-az-o-6-let/>

Výstavba přeložky silnice I/27 Šlovice – Přeštice přesáhne

900 mil. Kč



Stavbaři zahájili výstavbu přeložky silnice I/27 Šlovice – Přeštice na Plzeňsku. Více než šestikilometrový úsek přijde přibližně na 912 milionů korun a hotov má být v březnu 2024.

„Komunikace I/27 je významným silničním tahem s vysokým podílem těžké tranzitní dopravy. Stavbou přeložky dojde ke zkapacitnění dvoupruhového úseku silnice I/27 mezi stávajícím plzeňským přivaděčem a obcí

Přeštice na čtyřpruhový. Vznikne také obchvat obce Horní Lukavice, což výrazně uleví všem obyvatelům od hluku a exhalací z dopravy,“ uvedl generální ředitel ŘSD ČR Radek Mátl.

Stavba bude prováděna za plného obousměrného silničního provozu. Postup výstavby je rozdělen celkem do čtyř etap. Jejich součástí je střídající se využití stávající silnice a zároveň nově vybudované provizorní komunikace. Stavba je navržena ke spolufinancování v rámci Operačního programu Doprava 2014 – 2020 z Evropského fondu pro regionální rozvoj.

I/27 Šlovice – Přeštice, přeložka

délka: 6,1 km

kategorie: S 21,5/110 a S 11,5/80

počet všech stavebních objektů: 79

zhotovitel: IMOS Brno, Váhostav SK

nabídková cena stavby: 911,8 mil. Kč bez DPH

termín realizace: 06/2020 – 03/2024

Rekordní modernizace uzlu Česká Třebová má přesáhnout

10 miliard Kč



Centrální komise Ministerstva dopravy schválila záměr modernizace významného železničního uzlu Česká Třebová s předpokládanými náklady 10,4 miliardy korun. Půjde o největší ucelenou modernizaci uzlu v historii. Komise schválila též rekonstrukci stanice Děčín východ dolní nádraží za 3,2 miliardy Kč. Oznamuje to Správa železnic.

„Přestavbou projde nejen celé osobní nádraží

v České Třebové, ale také tzv. odjezdová skupina, kterou využívají především nákladní vlaky. Stejně tak projdou modernizací i navazující úseky do Třebovic, Opatova a Dlouhé Třebové. Součástí prací na těchto úsecích bude i rekonstrukce mostních objektů zajišťujících mimoúrovňové křížení kolejí z nákladové části stanice s traťovými kolejemi a další finančně náročné stavební úpravy,“ popisuje generální ředitel Správy železnic Jiří Svoboda.

Modernizace uzlu Česká Třebová přinese kromě zvýšení rychlosti také zlepšení technického stavu nejen pro osobní, ale i nákladní dopravu. Vlaky používají desítky kilometrů původního trakčního vedení z doby elektrizace hlavního tahu. S ní byla v 50. letech minulého století spojena i poslední

zásadnější rekonstrukce celého uzlu. Dalším významným cílem je snížení negativních vlivů železniční dopravy na životní prostředí a obyvatelstvo, zvýšení bezpečnosti železničního provozu a komfortu cestujících. Získají bezbariérový přístup na nástupiště, která díky normové výšce 550 milimetrů nad kolejí umožní pohodlný nástup do vlaků.

Zmodernizuje se více než 58 kilometrů kolejí, na kterých se upraví 400 výhybek. Obnovou projde 30 mostů a 15 propustků. Nově vybudovaná nebo rekonstruovaná nástupiště budou mít celkovou délku 2,7 km. S realizací prací se počítá v letech 2023 až 2029, rozděleny budou do 22 na sebe navazujících stavebních etap, aby byl po celou dobu zajištěn plynulý a bezproblémový železniční provoz.

Cílem projektu rekonstrukce stanice Děčín východ dolní nádraží je kompletní přestavba stanice v obvodu jejího dolního nádraží, které slouží v současné době nákladní dopravě. Dojde ke zlepšení parametrů stanice, zejména zajištění dostatečné délky a počtu kolejí, rekonstrukcí projde zabezpečovací a sdělovací zařízení. Realizace tohoto projektu je sledována i z pohledu samotného města Děčín, které na ni chce navázat rozvojem průmyslové zóny. Práce proběhnou v letech 2024 až 2026. Po schválení záměrů v Centrální komisi může Správa železnic pokračovat v další přípravě.

Nový most u Červené nad Vltavou má přijít na 470 mil. korun



Správa železnic plánuje ještě letos zahájit rekonstrukci přemostění u Červené nad Vltavou. V těchto dnech vyhlásila tendr na zhotovitele prací, celkové náklady dosahují 470 milionů korun. Stávající ocelová konstrukce z roku 1889 již nevyhovuje požadavkům na rychlost a zatížitelnost, proto ji nahradí novostavba železobetonového obloukového mostu s rozpětím oblouku 156 metrů. Zahájení prací se plánuje letos

v listopadu, dokončení v červnu 2024.

Provoz přes nejvyšší železniční most někdejší Českomoravské transverzální dráhy byl zahájen v listopadu 1889. Od té doby nebyl nikdy rekonstruován. Převádí jednokolejnou železniční trať Tábor – Písek přes dnešní vodní nádrž Orlík, jedná se přitom o jediné přemostění Vltavy na železnici mezi Českými Budějovicemi a Prahou. Ze strategického hlediska má trať velký význam jako objízdna trasa zejména při výlukových pracích na pátečních tratích a pro mimořádné přepravy. Dnes je přitom na mostě omezena rychlost na 30 km/h, jeho nosnost prakticky vylučuje provoz nákladních vlaků.

Stávající mostní objekt má pět otvorů o celkové délce 280,2 metru. Je tvořen v prvním a pátém mostním otvoru kamennou klenbovou konstrukcí a v druhém až čtvrtém otvoru ocelovou příhradovou konstrukcí. Výška mostu ode dna Vltavy k úrovni kolejí je 69,5 m. Pro nový návrh mostu byla navržena

oblouková nosná konstrukce v hlavním mostním otvoru a trámová ve vedlejších mostních otvorech s horní mostovkou. V hlavním mostním otvoru je navržena nosná konstrukce ze železobetonového oblouku na rozpětí 156 m a se vzepětím 34,7 m. Díky svému rozpětí se most po dokončení zařadí mezi největší oblouková mostní díla v České republice. Délka přemostění dosáhne 296,8 m, celková délka mostu pak 316,3 m.

Z hlediska železniční dopravy půjde o jednokolejný most s průběžným kolejovým ložem v odsunuté poloze přibližně 10 m severně od stávajícího přemostění. Jeho stavba bude rozdělena do čtyř etap. Nejprve budou vystavěny opěry, pilíře a základy pat oblouku a nosné konstrukce krajních polí. V rámci druhé etapy se vybuduje zejména oblouková nosná konstrukce. Během následující fáze bude dokončena mostní konstrukce a v rámci hlavní výluky železničního provozu bude provedeno převedení tratě do nové polohy. Současně také dojde k demontáži stávající ocelové konstrukce mostu, přičemž se předpokládá využití nové nosné konstrukce pro nakládku demontovaných dílců. Tento postup umožní minimalizovat výlukovou činnost. V rámci poslední etapy proběhnou dokončovací práce a rekultivace území stavby.

Rezidenční trh

V Praze se připravuje 116 tisíc bytů pro čtvrt milionu lidí



V hlavním městě se připravuje o 15 tisíc bytů více než před rokem. Aktuálně jde o téměř 116 tisíc bytů v 752 projektech, což by pokrylo potřebu bydlení pro zhruba 250 tisíc lidí. Do povolovacího procesu zatím vstoupila necelá polovina těchto bytů. Vyplývá to z analýzy Central Group.

Ze 116 tisíc připravovaných bytů je nyní ve schvalovacím procesu 45 tisíc, dvanáct tisíc z nich má územní rozhodnutí, šest tisíc

stavební povolení. Část z nich ale ještě řeší odvolání. „Největší problém Prahy je stále ve velmi pomalém tempu povolování nových staveb. Zatímco ostatní evropské metropole se potýkají hlavně s nedostatkem pozemků, rozvoj naší metropole brzdí byrokracie a nedodržování lhůt úřadů a institucí, které se ke každé stavbě vyjadřují,“ říká šéf Central Group Dušan Kunovský.

Nejvíce nových bytů se chystá v Praze 5, 9 a 4. V těchto městských částech vznikne více než polovina všech připravovaných bytů. Důvodem je množství průmyslových areálů a rozvojových ploch. V pátém pražském obvodu vznikne například projekt Nový Zličín, v Praze 9 Tesla Hloubětín nebo Barvy Tebas. Praha 4 se promění zejména v oblasti Modřan nebo Krče - Zálesí. „Nejefektivnějším

řešením bytové krize je podpora výstavby velkých projektů na brownfieldech, na kterých mohou vzniknout zhruba dvě třetiny všech připravovaných bytů v Praze. Revitalizovat bývalé průmyslové zóny a přeměnit je na obytné je výhodné i pro město, které se díky tomu nemusí rozrůstat dále do okolí, ale staví se tam, kde je již hotová infrastruktura," míní Kunovský.

V sousedních zemích se ve srovnání s Českem povolují nové byty výrazně rychleji. V Praze se ročně průměrně povolují jen zhruba 3 nové byty na 1000 obyvatel, zatímco v Mnichově, Bratislavě nebo Vídní je to dvakrát až třikrát tolik. Vyšší tempo povolování by vedle uspokojení poptávky po bydlení znamenalo i injekci pro celé stavebnictví, které se na HDP země podílí téměř 10 %.

Pomoci může nový stavební zákon, který má v létě projednávat vláda a na podzim bude schvalovat Poslanecká sněmovna. „V metropoli by se mělo ročně stavět minimálně 10 000 nových bytů, ze kterých by mohly být daňové příjmy pro stát kolem 10 miliard Kč. Za každý nový byt v Praze totiž stát získává na daních kolem jednoho milionu korun. Při větší výstavbě ve všech oborech v celé republice může stát díky novému stavebnímu zákonu získat o desítky miliard korun více než nyní," tvrdí Kunovský.

Podrobnosti čtěte na <https://www.skypaper.cz/novinky/v-praze-se-pripravuje-116-tisic-bytu-pro-ctvrt-milionu-lidi/>

PPF chce přebudovat Letiště v Letňanech na novou čtvrť a rozsáhlý park pro sport



Vlastníci pozemků pod Letištěm Praha Letňany zahájili proces změny využití území z dnešního sportovního letiště na budoucí městskou čtvrť. Během příštích desetiletí by měl v Letňanech vyrůst nejprve rozlehlý park pro sport a relaxaci o rozloze 15 hektarů, následně pak i nová čtvrť s funkcí bydlení, obchodu a služeb, prostory pro výzkum a vývoj v oblasti letectví i administrativní plochy.

„Naší ambicí je navrhnout fungující městskou čtvrť, která bude vyváženým souborem všech městotvorných funkcí. Místo, kde budou lidé žít, pracovat, učit se, ale i žít kulturní život, nakupovat, relaxovat a sportovat," popisuje Vladislav Minář, jednatel společností vlastnících pozemky pod Letištěm Praha Letňany, a které patří do skupiny PPF. „Rádi bychom byli ukázkovým příkladem participace investora ve vztahu k městským částem a hlavnímu městu Praze, doplnil.

Změna využití území otevře izolovanou a neprostupnou oblast stávajícím obyvatelům, zkrátí dostupnost strategických míst, jako je konečná stanice metra C - Letňany, a umožní průjezd resp.

průchod celou oblastí. Záměr je již řadu měsíců diskutován s institucemi zapojenými do urbanistického rozvoje Prahy. V současné době probíhá představení urbanistického záměru městským částem a Magistrátu hlavního města Prahy. Na přípravě závazné urbanistické studie využití celého území pracuje ateliér Qarta Architektura, který má mj. zkušenosti s oživením Karlína.

V západní části letiště by měl v první fázi vzniknout rozsáhlý park pro sport a relaxaci, který naváže na dnešní Lesopark Letňany a přirozeně prodlouží zelený koridor, který se táhne po severním okraji Prahy od Střížkova a Ďáblic, k Čakovickým až do Letňan. Vznikne prostor pro 150 m² sportovišť i novou cyklostezku, která se napojí na současnou infrastrukturu. V druhé části území bude v horizontu několika desítek let vybudována městská čtvrť krátkých cest, která nabídne širokou paletu funkcí.

Urbanisté dostali za cíl zlepšit dopravní situaci v území Letňany – Kbely - Čakovice, doplnit v tomto území důležité městotvorné funkce a posílit infrastrukturu pro práci i bydlení. I proto je v případě dohody s městem jednou z priorit vybudování propojovací komunikace mezi dnešními ulicemi Beladova a Toužimská, která by vytvořila bypass mimo dopravou přetížené Letňany a Kbely. Plán počítá také s vybudováním koridoru pro městskou hromadnou dopravu, který by zásadním způsobem zlepšil dopravní napojení městské části Kbely.

Charakterem by se území mělo podobat například nové vídeňské čtvrti Aspern, která rovněž vyrůstá na místě bývalého letiště ve Vídni. Zatímco Aspern je z velké části postavena, v Letňanech stojí před majiteli pozemků řada důležitých milníků. „V Praze v současnosti není mnoho míst, kde by mohli představitelé města jednat s jediným investorem, který disponuje potřebnými pozemky, zkušenostmi i dostatkem kapitálu. Jde o jedinečnou příležitost, jak otevřít cestu k rozvoji severovýchodní části Prahy,“ tvrdí Minář.

Více čtěte na <https://www.skypaper.cz/novinky/ppf-chce-prebudovat-letiste-v-letnanech-na-novou-ctvrt-a-rozsahly-park-p/>

V Praze vznikne nová čtvrť Sigma Modřany za 5,5 miliardy Kč



Na brownfieldu o ploše 89 000 čtverečních metrů, který nyní slouží jako skladový a průmyslový areál, vyroste nová čtvrť Sigma Modřany. Vznikne téměř 850 bytů, více než 12 500 m² je plánováno pro obchody, služby, restaurace nebo zdravotnická zařízení a také mateřská škola. Celkové investiční náklady jsou odhadovány na 5,5 miliardy korun, stavět by se mohlo začít v roce 2024.

„Na přeměně tohoto zanedbaného brownfieldu

panuje shoda s městskou částí a je připravena smlouva o spolupráci, díky které zde může vzniknout celá nová moderní čtvrť se zelení na více než třetině celého území,“ říká šéf Central Group Dušan Kunovský. „Praha má na svém území velké množství brownfieldů, které s sebou často navíc nesou ekologickou zátěž. Jejich revitalizace v rámci podobných projektů tak pomáhá nejen životnímu prostředí, ale i městu, které dlouhodobě řeší bytovou krizi,“ dodává.

Projekt bude stát na místě bývalé továrny Sigma Modřany, kde se v minulosti ve dvou výrobních halách opravovalo a vyrábělo teplovodní potrubí pro Prahu. V současné době pozemek slouží jako velký uzavřený skladový a průmyslový areál s intenzivní kamionovou dopravou. Uprostřed budoucí nové čtvrti vznikne nové náměstí, na které bude navazovat promenáda se stromořadím. Zástavbu v této části tvoří tři až sedmipodlažní budovy formované do poloveřejných bloků se zelení a dětskými hřišti. Směrem k okrajovým částem se výstavba postupně snižuje až k menším čtyřpodlažním viladomům.

„Tramvajová trať se stane jakousi páteří nové čtvrti a společně s novým náměstím vnese do oblasti energii města. Naopak klidná pěší promenáda v obytné zóně vnáší přírodu z okolních lesů,“ popisuje vedoucí architektonického týmu Central Group Vojtěch Martínek.

V současnosti probíhá změna územního plánu. Celý schvalovací proces může vzhledem ke komplikované legislativě trvat několik let. Developer odhaduje, že začne stavět v roce 2024. Výstavba bude následně rozdělena do několika etap. První noví obyvatelé by se sem mohli nastěhovat již v roce 2025. Do doby, než se začne stavět, budou objekty v areálu pronajímány. K dispozici jsou zde sklady a kanceláře.

Více čtete na <https://www.skypaper.cz/novinky/v-praze-vznikne-nova-ctvrt-sigma-modrany-za-55-miliardy-kc/>

V pražských Nových Dvorech mají vyrůst byty, kanceláře i parky

Rozvoj území Prahy 4 a Prahy 12 - Nové Dvory, které se stane jednou ze spádových oblastí připravované nové linky metra D, prověří nová územní studie. Do její tvorby se zapojí obě městské části, magistrát hl. m. Prahy v tomto roce vybere zpracovatele studie, která bude hotova v roce 2022.

Urbanistická studie navrhne možnosti výstavby a prověří i východ území. „V západním čtverci Nových Dvorů se počítá s výstavbou bytových i administrativních budov, které budou doplňovat kvalitní veřejná prostranství. Ve východní části řešeného území studie předpokládá, že by zde mohla vzniknout venkovní sportoviště a parky,“ popisuje ředitel Institutu plánování a rozvoje hl. města Prahy (IPR) Ondřej Boháč.

Území Nových Dvorů, které se rozkládá na jihu Prahy, je jednou z klíčových oblastí budoucího rozvoje města, zejména z důvodu připravované stanice linky metra D. „Jedná se o metropolitní prioritu a jedno

z klíčových území budoucího rozvoje města, které lze charakterizovat jako významné obvodové centrum s potenciálem centra celoměstského a klíčovou spádovou oblast ve vztahu k budoucí stanici metra D. To je navíc jedním z nejvýznamnějších pražských projektů, který pomůže město lépe propojit a podpořit jeho rozvoj i v okrajových částech Prahy. Veškeré lokality v okolí budoucích stanic metra bychom proto rádi důkladně prověřili, jak z hlediska kapacit, tak z hlediska kvality urbanismu,“ líčí náměstek primátora Petr Hlaváček.

Pražan vydělává na byt více než 14 let, nejdéle v regionu

Na pořízení nového bytu o výměře 70 m² musí průměrný Pražan utratit roční hrubou mzdu za 14,2 roku. To je sice méně než loňských 14,6 roku, z okolních metropolí je to ale nejdéle. Například ve Vídni na stejný byt lidé dosáhnou téměř o šest let rychleji. Vyplývá to z Indexu dostupnosti bydlení (CG-Indexu), který pravidelně zpracovává Central Group.

„Praha nestíhá uspokojovat dlouhodobě vysokou poptávku po novém bydlení, a to zejména kvůli zdoluhavému schvalování jakékoli nové výstavby. Povolit bytový dům v Praze často trvá i deset let. To se odráží na vysokých cenách a není proto divu, že dostupnost je stále výrazně horší než v sousedních zemích,“ říká šéf Central Group Dušan Kunovský. Před pěti lety stačilo na pořízení stejné nemovitosti jen 10,1 hrubých ročních příjmů.

Za meziroční zlepšení dostupnosti bydlení může růst mezd, který byl rychlejší než meziroční růst cen bytů, a to o 2,8 procentního bodu. Průměrná hrubá měsíční mzda v Praze je v současnosti 45.947 Kč, cena průměrného nového 70metrového bytu v Praze vychází na 7,837.538 Kč. Postupným zvyšováním příjmů obyvatelstva by se dostupnost bydlení mohla dále zlepšovat. Pomoci by mohl i zvyšující se počet nově zahájených bytů. Loni se poprvé po dlouhé době povolilo přes pět tisíc bytů v bytových domech, letos i přes koronavirovou krizi je tempo povolování podobné.

**Tento prostor můžete využít
pro Vaši reklamu již od 49Kč/cm²**

Rozhovor

Tichý: S inovativní platformou EcoStruxure pokrýváme kompletní řešení řízení energií

Schneider Electric je světovým hráčem v oblasti digitální transformace, automatizace a řízení energií nejen pro domácnosti, budovy nebo datová centra, ale i infrastrukturu a průmysl. Právě tzv. energy management budov se skloňuje napříč celým stavebnictvím. „Obecně je obrovský potenciál úspor v budovách. I správa budov se díky inovativním technologiím stává jednodušší a efektivnější. Dnes dokážeme realizovat tzv. energy positive buildings,“ říká v rozhovoru pro Skypaper Vladimír Tichý, generální ředitel Schneider Electric pro Českou republiku.

Před rokem jste se po 7 letech působení na pobočkách Schneider Electric v Británii a v Irsku vrátil zpět do ČR. Jak se liší byznys tady a tam?

Ve Schneider Electric jako korporaci se velmi dobře daří držet rovnováhu mezi globální strategií a lokálním nastavením, které je adaptované na místní podmínky. Říkáme, že jsme The Most Local of the Global Companies. V Británii i Irsku jsem si tedy musel rychle zvyknout na to, že portfolio výrobků a služeb i mnohé procesy, včetně např. cenotvorby, přístupu k bezpečnosti práce i organizaci obchodních týmů, se liší od toho, co jsem znal z Česka.



Významně jiné jsou některé zákaznické segmenty, což je dáno zejména strukturou tamních ekonomik. V Británii je větší poptávka po smart buildings – nemocnice, infrastruktura nebo rychlovlaky, v Irsku jsou to datová centra nebo větrné elektrárny. V Čechách naopak máme výrazně vyšší podíl výrobců strojů tzv. OEM (Original Equipment Manufacturers – výrobci strojů a zařízení) nebo klasických domovních elektroinstalací. Jedno je ale všude stejné, a to hledání vhodných řešení energy managementu.

Jak v Británii přistupují k udržitelnosti a ekologii v energetice? Liší se tamní přístup od našeho?

Pokud jde o průmysl, povědomí o možnostech úspor díky energy managementu je podle mé osobní zkušenosti v Británii větší. Firmy na základě auditu neváhají investovat, pokud jim návratnost dává smysl. V posledních letech se investoři vedle finančních benefitů soustředí i na vliv jejich činnosti na životní prostředí. Především korporátní klienti zvyšují své požadavky na efektivitu budov, aby snížili uhlíkovou stopu, která se stala součástí jejich brandingů. Energetika prochází významnou změnou

směrem k decentralizaci, větší automatizaci v řízení sítí, zapojení obnovitelných zdrojů, elektromobily apod. V tomto stojí Británie před stejnými výzvami jako my.

Jakou má Schneider Electric strategii řízení ať už komerčních nebo rezidenčních budov v oblasti energy managementu?

Obecně je obrovský potenciál úspor v budovách jakéhokoli typu. I správa budov se díky inovativním technologiím stává jednodušší a efektivnější. Dnes dokážeme realizovat tzv. energy positive buildings, tedy takové budovy, které v celkovém součtu nejen že pro svůj provoz nepotřebují žádnou dodanou elektrickou energii, ale dokonce část energie vrací zpět do sítě. Přál bych si více takových staveb v ČR, jak soukromých, tak i státních. S architekturou EcoStruxure Building pokrýváme kompletně řízení energií tak, že integrujeme instalovaná zařízení do opevněné softwarové platformy. Ta umožňuje kromě řízení a monitoringu i analytické nadstavby. Díky tomuto systému může být v budově optimalizován provoz během celé její životnosti.

Jsou nějaké aktuální trendy v dodávkách digitálních technologií pro realitní trh?

Trendy udává vždy investor a je na nás, jakými způsobem ho dokážeme oslovit a přizpůsobit se jeho požadavkům. Zároveň ale nesmíme zapomenout na udržitelnost a ekologii, ty jsou u nás vždy na prvním místě. Chytrá a velmi úsporná budova s plně integrovaným řešením řízení a monitoringu se totiž nedá postavit klasickým postupem, kdy generální dodavatel odděleně a bez návaznosti „tendruje“ dílčí zakázky. Osvícený investor by naopak měl nahlížet na jednotlivé části projektu jako na ozubená kolečka, která do sebe musí zapadat a udržovat vše v chodu. Již ve fázi návrhu by měl přemýšlet nad plným využitím potenciálu veškerých zdrojů, a to jak směrem k budově, tak i jejím uživatelům. Pokračujícím trendem bude důraz na kybernetickou bezpečnost systémů, zapojení obnovitelných lokálních zdrojů a jejich řízení. V návaznosti na rozvoj elektromobility budou růst požadavky i nároky na dobíjecí stanice.

V souvislosti se stavebnictvím se dnes často mluví o využívání virtuální reality. Jaká je podle vás její budoucnost?

Nadšeně sleduji, jak virtuální realita vstoupila do našeho oboru. Nacházíme její uplatnění při diagnostice, servisu, údržbě apod. Přináší větší efektivitu, propojení a integrace od fáze návrhu přes asistovanou realizaci až po uvedení do provozu a následný servis. Další rozvoj AR lze čekat s postupným zaváděním systémů BIM ve stavebnictví.

„Drž se obchodu s lidmi, kteří inzerují v novinách, neboť to je znamení, že jsou to lidé moudří a na nich neztratíš!“

Benjamin Franklin

Kaleidoskop

Průzkum: Stavebnictví letos klesne o 2 %, roce 2021 o 0,4 %



Ředitelé stavebních společností předpokládají, že stavební trh letos poklesne o 2,0 % a v příštím roce o 0,4 %. Větší propad očekává pozemní stavitelství (o 2,4 %), v roce 2021 ale má růst o 0,1 %. Inženýrské společnosti očekávají propad trhu o 1,4 % v roce 2020 a o 1,2 % v roce následujícím. Vyplývá to z Kvartální analýzy českého stavebnictví Q2/2020 CEEC Research.

Větší propad trhu také očekávají malé stavební společnosti s ročním obrátem pod 100 milionů Kč, a to o 2,4 % v roce 2020. Pro následující rok jsou již optimističtější a očekávají naopak růst trhu o 1,0 %. Velké společnosti predikují propad trhu o 1,9 % v roce letošním a další propad trhu o 1,2 % v roce 2021.

Stavební společnosti očekávají propad také tržeb, a to o 1,2 % v roce 2020 a o 0,2 % v roce 2021. Inženýrské stavitelství letos počítá s růstem o 0,7 %, v roce následujícím s poklesem až o 1,0 %. Pozemní stavitelství očekává letos propad tržeb o 2,2 %, ale pro rok následující predikuje naopak růst o 0,3 %.

„V nových projektech jsme již sníženou poptávku zaznamenali a stejně tak i posunutí rozhodnutých projektů. Připravili jsme plány na snížení obrátu o 20 % a zatím se předpoklad naplňuje. V oblasti tržeb servisu počítáme s poklesem do 10 %,“ říká jednatel Tyros Loading System Ivo Luňák.

S větším propadem tržeb počítají malé stavební firmy, pro letošní rok o 3,9 %, ale v roce 2021 již očekávají růst o 1,4 %. Velké stavební společnosti naopak počítají i pro letošní rok stále s růstem tržeb o 0,4 %, pro rok 2021 ale očekávají pokles až o 1,1 %.

V současné chvíli uvádějí stavební společnosti vytížení kapacit na 87 %. Ve třetím čtvrtletí 2020 počítají společnosti s vytížením až 91 %. Stavební společnosti také uvádějí, že mají nasmlouvané zakázky v průměru na 9 měsíců dopředu. Inženýrské společnosti mají zakázky nasmlouvané na 12 měsíců dopředu, pozemní stavitelé na 8 měsíců. Ve srovnání se stejným obdobím minulého roku to představuje pro 45 % dotázaných společností stejně dlouhou dobu, naopak pro třetinu pokles. Nárůst v počtu smluvených zakázek zaznamenalo 22 % dotázaných.

Celý článek čtete na <https://www.skypaper.cz/novinky/pruzkum-stavebnictvi-letos-klesne-o-2-roce-2021-o-04/>

Stavební firmy loni utržily rekordních 547 miliard Kč, letos závisí na investicích státu



Tržby stavebních firem v Česku podle aktuálních dat Českého statistického úřadu loni dosáhly rekordních 547,63 miliardy korun. To je o 27 milionů korun více, než kolik utržily v dosud rekordním roce 2008. Meziročně se loni tržby stavebních firem zvýšily o 9,1 % z 502 miliard Kč.

Největší podíl tržeb loni připadal na inženýrské stavitelství, tedy převážně výstavbu dopravní infrastruktury.

Zde firmy utržily 152,2 miliardy korun. Opravy a údržba vynesly 114 miliard korun a tržby za stavbu bytových domů dosáhly 83,1 miliardy korun. Za stavby výrobních budov firmy utržily 102 miliard korun a za nevýrobní (jako jsou například školy, kanceláře či nemocnice) 73 miliard korun.

„Zásadní pro vývoj celého sektoru bude nyní hlavně to, jak se stát vypořádá s následky koronavirového zastavení ekonomiky. Hlavně rychlost ekonomického restartu a také výše státních investic budou pro české stavebnictví klíčové. Peněz nejspíš bude dost, protože vláda opakovaně deklarovala snahu porazit krizi investicemi i za cenu radikálního zvýšení schodku státního rozpočtu,“ říká generální ředitel Ekospolu Evžen Korec.

Výkonnost stavebnictví tak budou brzdit hlavně nedostatky pracovníků a nepřipravené projekty. Stavebním firmám chybí kvůli uzavření hranic desetitisíce zahraničních pracovníků, kteří jsou pro většinu staveb v Česku nenahraditelní. Rozvolnění pravidel pro příjezd cizinců proto nejvíce uvítají hlavně firmy, které jsou na zahraničních zaměstnancích závislé.

„Zatímco plné obnovení cest mezi státy je pravděpodobně velmi blízko, příprava stavebních projektů se letos určitě výrazně nezrychlí. Zásadní překážkou totiž zůstává extrémně komplikované stavební právo, kvůli kterému patříme v povolování staveb k nejhorším zemím na celém světě. Tento legislativní Kocourkov se letos bohužel vyřešit nepodaří, proto budeme muset při získávání stavebních povolení i nadále počítat s až desetiletými průtahy,“ dodává Korec.

Tři čtvrtiny stavbařů nevyužily finanční zvýhodnění od státu

Téměř tři čtvrtiny (71 %), ředitelů stavebních firem nevyužily žádná finanční zvýhodnění od státu v rámci snahy o snížení dopadů koronavirové situace. Pouze 29 % některá z těchto zvýhodnění čerpala. Vyplývá to z Kvartální analýzy českého stavebnictví Q2/2020 CEEC Research.

„Zvýhodnění ze strany státu jsme nevyužili a veškeré dodatečné náklady jsme si pokryli z vlastních zdrojů,“ říká předseda představenstva Hochtief CZ Tomáš Koranda.

Z firem, které finanční zvýhodnění využily, největší část čerpala zvýhodnění na zaměstnance (17 %). Posunutí termínu splatnosti daně či odvodu DPH využilo 8 % dotázaných a finanční prostředky z úvěrových programů čerpalo pouze 1 %. Více než desetina se přiklonila k čerpání jiných zvýhodnění, mezi které patří například indexace fakturace v resortu ministerstva dopravy, jednorázové příspěvky či program Antivirus (11 %). Firmy přínos ohodnotily dvěma body z deseti možných.

Rekonstrukce Průmyslového paláce v Praze má stát téměř

2 mld. korun



Hlavní město Praha vypsalo dnes výběrové řízení na rekonstrukci a dostavbu památkově chráněného Průmyslového paláce v areálu Výstaviště. Předpokládané náklady dosahují 1,99 miliardy korun. Práce mají trvat dva a půl roku. Informuje o tom Věstník veřejných zakázek.

Předmětem veřejné zakázky je celková rekonstrukce a dostavba levého křídla Průmyslového paláce, které před necelými

12 lety vyhořelo, dle projektové dokumentace stavby zpracované v prosinci 2018 společností VPÚ Deco Praha.

Hlavním kritériem pro výběr dodavatele je nejnižší cena, váhu 30 procent má kvalita realizačního týmu a 10 procent délka záruční doby. Nabídky lze podávat do 31. července 2020.

Stanice nové trasy metra D již znají svou podobu



Výtvarnou podobu stanic nové trasy metra D Nemocnice Krč, Nádraží Krč a Nové Dvory navrhnu přední čeští umělci Jiří Černický, Stanislav Kolíbal a Vladimír Kopecký. Jejich návrhy zvítězily ve vyzvané soutěži Metroprojektu, Dopravního podniku hl. m. Prahy a hlavního města Prahy pod záštitou Národní galerie Praha.

Kolíbal v uměleckém ztvárnění stanice Nové Dvory pracuje s geometrií, protože se velmi

dobře spojuje se stavbou a pomáhá vytvářet harmonii a prostorový řád. Kopecký u stanice Nádraží Krč uměleckým konceptem vytváří podívanou pro cestující. Pracuje také s tím, že její nástupiště není v podzemí. Přináší nové možnosti vnímání, ale také proměnu prostoru v denní době. Černický pro stanici Nemocnice Krč tematicky zohledňuje povahu stanice a svůj umělecký koncept rozděluje do dvou okruhů – lékařství a přírodních věd.

Pro každou z dalších tří stanic připravilo návrh minimálně pět předních českých umělců. Vítězné návrhy vybrala komise složená ze zástupců města, Metroprojektu, Dopravního podniku hl. m. Prahy a Národní galerie Praha. Záměrem Prahy bylo v porotě upřednostnit hodnotitele s uměleckým přesahem, které zastoupili Michal Novotný, David Vávra, Milena Dopitová a Kurt Gebauer. Výtvarné soutěže budou pokračovat u všech ostatních stanic metra D.

Regiony

Pardubice schválily opravu letního stadionu s maximální cenou

430 mil. Kč



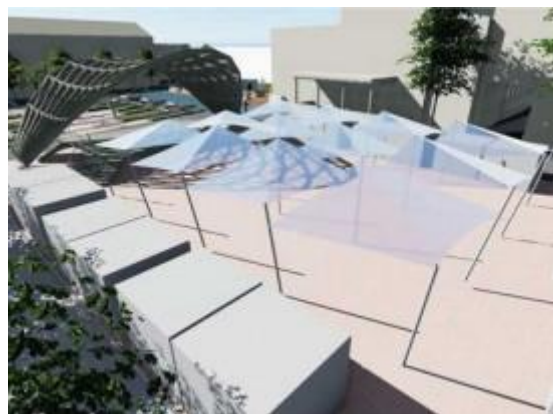
Pardubice vypíše zadávací řízení, jehož prostřednictvím budou hledat firmu, která se ujme revitalizace letního stadionu. Součástí podmínek, které radní odsouhlasili, je mimo jiné maximální cena za dílo, jež nesmí překročit 430 milionů korun včetně DPH. Radnice zakázku vypíše metodou Design & Build.

„Společnost, která v zadávacím řízení zvítězí, bude zodpovědná nejen za stavbu, ale také

za přípravu projektové dokumentace ve všech stupních, přičemž město jako zadavatel specifikuje v zadání účel, rozsah a podmínky plnění. Tato metoda by měla eliminovat navýšení nabídkové ceny a s tím související možné změny během výstavby, a to právě z důvodu, že jak projektovou dokumentaci, tak stavbu bude realizovat jedna firma. Vítěze bychom mohli znát na přelomu září a října,“ říká primátor Pardubic Martin Charvát s tím, že mezi dalšími požadavky města jsou zajištění vyjádření dotčených orgánů i certifikace stadionu FAČR a autorského dozoru.

Letní stadion, který vyrostl v roce 1931, už dlouhou dobu chátrá, což by plánovaná revitalizace měla změnit. Město plánuje vybudovat fotbalový stadion, který bude splňovat parametry pro první ligu, opraveny a zastřešeny budou také tribuny, vyjma té východní, která je spolu s Bránou borců národní kulturní památkou, a chybět nebude ani tréninkové hřiště.

Další opravy centrálního náměstí ve Veselí nad Moravou přesáhnou 60 mil. Kč



Město Veselí nad Moravou vyhlásilo výběrové řízení na druhou etapu rekonstrukce náměstí Míru. Předpokládaná hodnota zakázky dosahuje 60,9 milionu korun. Práce potrvají přibližně jeden rok. Informuje o tom Věstník veřejných zakázek.

Stavební úpravy pro II. etapu rekonstrukce náměstí budou probíhat v centru náměstí Míru ohraničeném budovami Kulturního domu, Základní uměleckou školou, kinem a finančním úřadem. Na západě bude II. etapa navazovat na již realizovanou I. etapu a uzavírat ji bude na jihu hranice stávajících parkovacích ploch u hotelu Veselan a pošty.

Jediným kritériem pro výběr dodavatele je nejnižší cena, termín pro podání nabídek byl stanoven do 22. července 2020.

www.Skypaper.cz
S nadhledem ve světě stavebnictví a realit.