

Tomáš Janeba z ARI: Česká dopravní infrastruktura a její budování se mohou inspirovat v zahraničí, některé trendy už k nám pronikly

Jak je na tom česká dopravní infrastruktura? Je dostatečně rozvinutá, nebo potřebuje dobudovat? A pokud ano – jak toho dosáhnout co nejlépe a nejefektivněji? Na tato témata jsme debatovali s prezidentem Asociace pro rozvoj infrastruktury (ARI) Tomášem Janebou. V mnoha směrech byl oprávněně kritický, jinde nešetřil slovy chvály. A naznačil, kde hledat inspiraci. Nepřekvapivě doporučil sledovat, co se děje v zahraničí.

Investoři podle něj netlačí dost na to, aby se sektor rozvíjel dynamičtěji. „Občas mám pocit, že nám vyhovuje dělat věci pořád stejně, tak jak jsme je dělali vždycky. To už ale mnohdy nestačí,“ krčí rameny Tomáš Janeba. Dodává, že motorem pokroku mají být investoři. Připouští ale, že v každém sektoru je situace trochu jiná. Jako příklad dává municipální projekt, na kterém ukazuje, jak je důležité vykročit mimo zaběhnuté myšlení. Má na mysli zdařilou rekonstrukci Střední školy a gymnázia v Českobrodské ulici v pražských Hrdlořezích. Ta se proměnila na vzorovou ukázkou, že nejde vždy o peníze, ale o nápad a inovace. Projektu se podrobněji věnujeme na konci článku.

Víc „tlačit na pilu“ by ale podle Janeby měly také oborové svazy a asociace. „Nevidím konsensus ani snahu hledat cíl, kam se má celý stavební sektor posouvat. Každý má svůj vymezený pohled a ten si zarputile brání. Přitom každá stavba potřebuje multidisciplinární pohled, to, co vyhovuje jedné profesi, nemusí stačit té druhé. Příkladem je podoba zavádění BIMu v ČR, kde nedostatečná ochota spolupracovat je dlouhodobý problém. Podobné to bylo s PPP projekty. ARI je dlouhodobě doporučuje, protože mají svoji přidanou hodnotu. Přesto se neustále šíří rétorika, jak jsou drahé a nevýhodné. Já to samé říkám o současném způsobu zadávání, ceny letí a za horizont záruk nikdo nevidí. Až když nám dojdou dotace, tak PPP vezmeme na milost,“ připomíná prezident ARI.

K ČEMU POTŘEBUJEME VRTKY?

„Náš slogan ‚ARI přináší budoucnost‘ může znít trochu namyšleně, ale tak to rozhodně nemyslíme,“ říká. „Snažíme se upozorňovat na trendy, které jsou jasně viditelné, sice převážně v cizině, ale k nám dříve nebo později stejně přijdou.“

Tyto trendy, kterým se ARI věnuje, dělí do tří skupin. První k nám už pronikly, jde právě o zmiňované PPP



Tomáš Janeba, prezident ARI

projekty, tedy využití soukromého kapitálu, anebo metodu zadávání na kvalitu zvanou Best Value. Tím dalším, který k nám postupně proniká, je vysokorychlostní železnice, známá také jako VRT, ale zatím se to nepodařilo například v oblasti udržitelnosti staveb a snižování uhlíkové stopy.

„Chápu, že to stavební sektor nechce. Ale když se bavíte s velkými investory nebo výrobci z oblasti stavebnictví typu Wienerberger, pro ně už je to běžné téma,“ podotýká Tomáš Janeba.

Připomíná, že u VRT panovalo hodně pochybností, jestli je vůbec potřebujeme, zda bude využita jejich rychlost, kde na ně vezmeme... V průběhu několika let se ale debata postupně konsolidovala, přijali jsme fakta, „nachytřili se“ v cizině a teď je to program, který všechny zajímá a k němuž vzhlížíme a díky němuž může domácí stavební a dodavatelský sektor udělat milové kroky kupředu.

Oceňuje práci, kterou odvedl tým Jakuba Bazgiera ze Stavební správy VRT. „Mají hlavy otevřené a učí se také z ciziny, umí se na věci dívat nově. Dokázali se oprostit od dogmat. Chápu, že vedle technické práce inženýrů jde při přípravě VRT hlavně o proaktivní komunikaci s veřejností,“ vypočítává Janeba. Přesto se domnívá, že přístup ke komunikaci Správy železnic vůči veřejnosti by měl být mnohem proaktivnější, intenzivnější a nápaditější.

UDRŽITELNOST A FINANCOVÁNÍ

Dalším trendem je zmiňovaná udržitelnost, s níž jde ruku v ruce také financování. Stavební sektor většinou nezajímá, jak se jeho stavby financují. Ale dnes už musíme chápat, že financování začíná být mnohem víc propojené se stavbou a bude mít vliv na její parametry. Pokud budeme potřebovat soukromé prostředky od nadnárodních institucí, jako jsou EIB, EBRD nebo komerční banky, budeme muset respektovat důkladnější řízení rizik. V jednoduchosti platí, že více udržitelná stavba také lépe předchází určitým rizikům.

Zvykli jsme si sledovat vliv infrastruktury na životní prostředí, ale dnes je stejně důležité také důkladně posuzovat vliv klimatu na infrastrukturu. Stavíme nové stavby na dalších 100 let, klima se nám mění před očima a už pravidelně tu máme různé extrémní výkyvy v počasí. Pokud máme vydat stovky miliard do nové infrastruktury, musíme si být „jistí“ její odolností. Mít několik dní zaplavenou hlavní dálnici na Ostravu je nepřijatelné, přesto se to stalo. Nejde o víru, že to děláte správně, jde práci s daty. Dnes už dokážeme modelovat, co může nastat, otázka je, zda to chceme dělat pořádně.

„Máme tu dva světy, jeden je dán normami a metodikami, podle kterých postupují projektanti, a pak je tu svět finančních institucí a pojišťoven, ten má svůj pohled a své modely, globální a velice sofistikované. Vzhledem k vývoji změn klimatu a extrémním událostem se bude stále častěji stávat, že některé budovy nebo aktiva pojišťovny prostě odmítnou pojistit. Nebo budou požadovat tak vysoké pojistné, že to bude ekonomicky devastující,“ upozorňuje prezident ARI.

Příkladem z poslední doby mohou být povodně na severní Moravě, které poukázaly na rozpor mezi tím, jak prověřujeme odolnost projektu a co může reálně nastat. Ano, byla to extrémní situace, ale pro finanční svět, zejména pojišťovny, to začíná být velký problém. Nemají bezedné kapsy, jsou to komerční instituce a ty se musí řídit svojí ekonomikou. Jestli má dneska někdo reálnou představu, jak se bude vyvíjet klima a jaké může mít vliv na každé místo na světě, pak je finanční svět napřed.

„Co když se v budoucnu ukáže, že trať vybudovaná za desítky miliard podle dnešních norem a stávajících předpisů a metodik v určité části a době nefunguje nebo je poničena, protože je nečekaně pod vodou? Dalo se tomu předejít?“ vznáší otázku Janeba.

Doplňuje, že udržitelnost už není pro velké podniky nic cizorodého. Většinou za tím lidé vidí regulaci a zbytečnou práci, ale ve skutečnosti to je v řadě aspektů velice praktický pohled na snižování rizik a provozních nákladů. Někdy to vyžaduje nemalé investice, ale chytré firmy to dnes dělají samy od sebe. Zvyšování energetické účinnosti a zajištění energetické soběstačnosti je čistě praktická záležitost, která poskytuje konkurenční výhodu. Problém máme u investic státu. Veřejní investoři mají pocit, že kapsy státu se každý rok doplní, a jsou tak bezedné. Bohužel to tak zatím funguje.

S poklesem dotací nastává doba většího využití soukromého financování od investorů a komerčních bank. A zde se nám ty dva světy protnou. Peníze jsou globální a regulaci bankovního prostředí řídí pro nadnárodní banky Evropská centrální banka. Nehledě na směr, jaký nabere Česká republika pod taktovkou vlády, banky musí ECB respektovat a budou tlačit na klienty. Jednak budou potřebovat data o tom, co financují, jednak budou preferovat „zelené“ udržitelné investice. V tomto duchu se budou banky zajímat i o PPP projekty a jejich udržitelnost a odolnost. Pokud PPP projekt nebude pojistitelný, pak nebude financovatelný. To se může stát i v průběhu projektu a investoři nikdy nepůjdou do rizika, že se to nějak vyřeší.

DESIGN & BUILD

V debatě jsme narazili i na metodu Design & Build (DB) a její uplatnění v české praxi. Vyplynulo, že je otázka, jestli jsou naše stavební firmy schopny podávat nabídky v tomto režimu. Podle Tomáše Janeby k tomu musíte mít zkušené lidi, kteří se na stavbu dívají jinak než jen z pohledu sledování výkazu výměr. Ne každá firma to zvládne. Když se staví podle výkazu výměr, tak se



V rámci prvního úspěšného partnerství soukromého a veřejného sektoru PPP vzniklo na trase mezi Příbramí a Pískem 32 kilometrů dálnice D4.



Škola v Hrdlořezích vypadá jako z katalogu současné skandinávské architektury.

ASOCIACE PRO ROZVOJ INFRASTRUKTURY

Asociace pro rozvoj infrastruktury (ARI) působí jako think-tank soukromého sektoru pro oblast veřejné infrastruktury ČR sjednocující názory a zájmy významných subjektů a dodavatelů projektové a inženýrské přípravy, stavební realizace, správy a údržby, financování a poradenství.

Za své dlouhodobé cíle označuje zásadní zvýšení efektivity při obnově a rozvoji veřejné infrastruktury a zlepšení podnikatelského prostředí v této oblasti, širší využití nových a inovativních metod v přípravě, zadávání, realizaci a financování veřejné infrastruktury a také podporu potřebných a smysluplných projektů realizovaných podle domácí a mezinárodní dobré praxe.

Členskou základnu ARI tvoří více jak 50 společností a institucí, které se navzájem podporují a společně se podílejí na formulaci změn v oblasti veřejné infrastruktury. Jedinečná znalostní báze členů, spojující know-how od projektové a inženýrské přípravy, stavební realizace, správy a údržby až po financování a poradenství, umožňuje ARI prezentovat objektivní a nestranné názory na systémové a koncepční změny.

bohužel vyplatí hledat chyby v zadání nebo projektu a tlačit na vyšší cenu. V modelu DB má zhotovitel větší volnost pro vlastní postup, protože optimalizuje stavbu z pohledu požadované funkčnosti. Investoři mají zase větší jistotu ceny, neboť ta je již od nabídky pevná.

Shodli jsme se však, že metodu Design & Build bychom rozhodně měli zkoušet více. „ŘSD už to na několika projektech vyzkoušelo, ale mohlo by tímto způsobem zadávat více staveb,“ upozornil Tomáš Janeba.

V případě PPP konsorcia sice dostanou dokumentaci pro stavební povolení, ale mají prostor projekt optimalizovat a snižovat cenu. To je žádoucí i z pohledu státu. Inovace, optimalizace a value engineering staveb, to je, oč tu běží. Bohužel dnes jim dáváme stále málo prostoru.

ŠKOLA V HRDLOŘEZÍCH SE DENNĚ SAMA RESETUJE

Vypadá jako z katalogu současné skandinávské architektury – budově dominuje dřevěné obložení z kanadského javoru. Jádrem celé rekonstrukce jsou zelené technologie, které tu mají zastoupení snad ve všech svých podobách. Jakousi obálku původní budovy tvoří lehká dřevěná fasáda Envilop, kterou speciálně pro tyto účely vytvořilo Univerzitní centrum energeticky efektivních budov ČVUT a dosud nebyla nikde jinde použita. Je to lehký obvodový plášť panelového typu na bázi dřeva, který pomáhá mimo jiné s udržením tepelného komfortu budovy.

Vytápění, chlazení a přípravu teplé vody zajišťují dvě tepelná čerpadla země-voda, přičemž až 70 procent chlazení se daří zajistit pasivně, tedy

z čerpadel. Pro případ, že by čerpadla nestačila, je tu záložní chiller, zařízení, které dokáže produkovat chlad a odevzdávat ho do vodního okruhu. Kdyby naopak v zimě nestačilo topení z čerpadel, je připraven záložní kotel. Ani jedno ještě ale nebylo nutné použít.

Učebny vytápí a chladí konvektory fancoil, tedy s ventilátorem, v ostatních prostorách se navíc ještě vyskytují radiátory. Budova má nucené větrání se zpětným získáváním tepla. Celý systém řídí čidla, časové programy a váže se také na školní rozvrh. LED světla ve všech místnostech reagují na přítomnost lidí a jejich intenzita se upravuje v závislosti na síle denního světla. V automatickém režimu fungují také venkovní žaluzie, které se samy naklápí k dosažení ideálního klimatu.

Každý den přesně v pět hodin odpoledne se celá škola resetuje, tedy vrátí se k původnímu základnímu nastavení světel, žaluzií i klimatizace. Nikdo se tedy nemusí bát, že když nechá rozsvíceno, bude se svítit celou noc. Systém upozorní například i na to, že někde zůstalo otevřené okno.

Budovu pokrývá extenzivní zelená střecha o rozloze 810 metrů čtverečních, západní i část severní fasády školy a atrium navíc popíná zeleň. Samozřejmostí jsou fotovoltaické panely na střeše, a dokonce na fasádě budov, přetoky energií škola prodává zpět do sítě. Inovativní systém řízení předpovídá a optimalizuje nákup i prodej elektrické energie. Den dopředu totiž díky rozvrhu zná očekávanou spotřebu budovy, výrobu elektrické energie, spotové ceny na trhu s energiemi a stav baterie. Připraví tak algoritmus chování na následující den. Kéž bychom takových projektů měli více.

Petr Kotek