

Kvalitní projekt stojí na detailech

Počátky firmy IKP Consulting Engineers jsou spojeny s rokem 1992, kdy nynější jednatel a majitel firmy Dipl. Ing. Boris Klement založil v Praze pobočku rakouské firmy ILF Consulting Engineers. V té době ovládaly trh spíše velké projekční kanceláře se stovkami zaměstnanců a koncepce stavebnictví krátce po revoluci nebyla dosud zcela stabilizovaná.

„Prosadit se nebylo tehdy jednoduché a počet zaměstnanců se po založení firmy pohyboval kolem dvaceti. O to větší byla euforie z pocitu zkusit něco nového a přinést do České republiky zahraniční zkušenosti především z oblasti zadávání staveb, vyhodnocování soutěží a obecně konzultační činnosti v oboru stavebnictví,“ říká prokurista firmy Jindřich Zeman. „Při rozhodování o zaměření firmy dostala před úzkou profesní specializací zelenou komplexnost poskytovaných služeb. Tato filozofie přetrvává dodnes, i když těžiště výkonů leží především v oblasti velkých dopravních staveb.“

K nejpočetněji zastoupeným profesím ve firmě proto patří oddělení silnic, železnic, mostů a podzemních staveb. Méně početně zastoupená oddělení geodézie, inženýrské geologie, vodohospodářských staveb, pozemních a průmyslových staveb nebo urbanizmu poskytují kromě vlastních zakázek servis potřebný zejména při zpracování velkých dopravních projektů.

Změna názvu firmy z ILF na IKP, ke které došlo v roce 2004, souvisela se změnou společníků; v logu firmy se nově objevila iniciála jejího současného majitele. Činnost firmy a její dlouhodobou konkurenceschopnost postavilo její české vedení na zásadě plné nezávislosti na stavebních, dodavatelských a výrobních firmách, na dodržování smluv a špičkové kvalitě práce. Dnes lze říci, že IKP Consulting Engineers se za více než 16 let své existence vypracovala mezi desítku největších inženýrských firem tohoto druhu u nás. „V lidském měřítku máme ještě mokry občanský průkaz a historií se nemůžeme srovnávat se zavedenými českými projekčními kancelářemi. Jinak je tomu ale z hlediska portfolia zakázek, které jsme po dobu existence firmy úspěšně a ke spokojenosti zákazníka dokázali dokončit,“ říká J. Zeman.

Od menších zakázek z počátečního období se postupně rozsah projektů rozšiřoval a s ním narůstal i počet specialistů, kteří se na projektech podílejí. Dnes má IKP stabilně kolem 80 zaměstnanců a kromě sídla firmy v Praze postupně roz-



Jižní portál tunelu Libouchec před dokončením

šiřuje svou působnost i do dalších měst v České republice; například v Plzni vzniklo mostařské oddělení a v Českých Budějovicích bylo zřízeno regionální pracoviště. Do Jihočeského kraje směřovala i pomoc v době povodní v roce 2002, kdy bylo sídlo firmy v pražském Karlíně zatopené a nebylo možné standardně pracovat. Skupina geotechniků, silničářů a kolejářů tehdy dočasně přesídlila do Českého Krumlova, odkud vyjížděla podle potřeby místního krizového štábu a prováděla pasportizaci vodou poškozených silnic a železnic, až skončila na kontrole nábřeží v Českých Budějovicích. V té době se jednalo o spontánní akci, ze které měli všichni dobrý pocit, i když pohled na vodou zničené objekty mnohdy nebyl příliš optimistický. „Operativnost je důležitá vlastnost, kterou projektant potřebuje jak při každodenním řešení technických problémů, tak při jednání se zákazníkem nebo s dotčenými účastníky výstavby. Během pomoci při povodních jsme si ověřili, že operativní lidi v týmu máme,“ dodává prokurista Zeman.

Firma uvažuje i o zahraničních zakázkách. Přirozená je expanze na Slovensko, v současné době firma provozuje kanceláře v Bratislavě a v Žilíně, v Košicích založila dceřinou společnost. Se Slovenskem je spojena i jedna z prestižních zakázek, realizační projekt ražby více než 5 km dlouhého dálničního tunelu Branisko mezi Levočou a Košicemi. „Pokukujeme však i po vý-

chodnějších trzích, i když s tím spojené aktivity jsou rizikovější a je třeba se chovat v tomto směru obezřetně,“ upozorňuje J. Zeman.

Projektování tunelů představuje v IKP obor s dlouholetou tradicí, postavený na zahraničních zkušenostech a rakouské minulosti firmy. „V současné době máme v oblasti podzemních staveb za sebou projekty všech stupňů od studií a rizikových analýz přes dokumentace pro územní rozhodnutí a stavební povolení až po velmi náročné realizační dokumentace dálničních i železničních tunelů,“ říká Libor Mařík, vedoucí oddělení tunelů. „Kromě tunelu Branisko je firma IKP podepsána pod realizační dokumentací dálničního tunelu Libouchec na dálnici D8 z Ústí nad Labem na státní hranici se SRN, tunelů stavby 513 silničního okruhu kolem Prahy nebo dvoukolejného železničního tunelu Vepřek.“ Tunel byl jako první v síti Českých drah ražen pomocí Nové rakouské tunelovací metody. V roce 2004 odborná porota ocenila dílo titulem Dopravní stavba roku za uplatnění nových technologických postupů a výrazný přínos ke zkvalitnění parametrů železničního koridoru.

„Velmi si vážíme důvěry, kterou máme u dodavatelských firem,“ říká L. Mařík. „Svěřují nám nejen realizační dokumentace tunelů, ale i konzultační činnost při řešení výjimečných situací spojených s tunelářinou a geotechnikou obecně. Jedná se o závaly a sesuvy, které výstavbu tunelů sice zřídka, ale přesto provázají. Důvodem jsou většinou rizika plynoucí z mnohdy obtížně stanovitelných geotechnických podmínek. V souvislosti s tím jsme se podíleli na řešení sesuvu východního portálu tunelu Hřebeč, vyprošťování zavaleného tunelovacího stroje a obnovení ražby při závalu na tunelu Březno nebo na posuzování realizační dokumentace po závalech ve Stromovce při ražbě tunelového komplexu Blanka v Praze.“

V České republice se začíná ze strany investora objevovat požadavek na provádění kontroly realizační dokumentace. U nás byla tato činnost zpočátku brána zpracovateli kontrolované dokumentace velmi osobně a negativně. I v této oblasti se však blýská na lepší časy a po kontrole realizační dokumentace tunelů Mrázov-



Osazení mostovky železničního mostu na trati Stříbro–Planá



Sesuv východního portálu tunelu Hřebeč



Vizualizace přemostění nové železniční tratě

ka, Nového spojení nebo stavby 514 silničního okruhu kolem Prahy nyní IKP pracuje na supervizi dokumentace tunelů Blanka. „Nás zase při zpracování realizační dokumentace kontrolují jiné firmy. Pokud se kontrola provádí svědomitě, je to určitě dobré. Sám jsem to kdysi zažil při projektování tunelů na trati Hanover–Würzburg pro německé dráhy, kde veškerou dokumentaci kontroloval takzvaný zkušební inženýr. U investora, jakým je ŘSD ČR, se to již dnes stává běžnou praxí,“ dodává L. Mařík.

Projektování tunelů již není jen o znalostech geotechniky a dobrém zvládnutí principů té či oné tunelovací metody. Tunely jsou vybaveny sofistikovanými technologiemi a především silniční tunely představují poměrně složité multiprofesní komplexy. To výrazně ovlivňuje zpracování projektu. „Při projektování nedochází k převratným nápadům každý den, kvalitní projekt však stojí na celé řadě zpracovaných detailů a na schopnosti projektanta předvídat, co může být pro zákazníka zjednodušením jeho práce, co snižuje rizika při výstavbě nebo vede ke snadnější údržbě díla při jeho provozování,“ vysvětluje L. Mařík. „To platí v každém oboru projektování a u tunelů, kde je vše natěsnáno na relativně malém prostoru a spolu vzájemně souvisí, může vést nedodání detailů v projektu k obtížně řešitelným situacím při výstavbě.“

Z hlediska složení zákazníků se tunelovému oddělení podobá oddělení mostů. Kromě zakázek spojených s koridorovými stavbami a vázaných na projekty oddělení železnic zpracovává dokumentaci na objednávku městských i soukromých investorů. Záběr činnosti oddělení sahá od studií až po prováděcí projekty a výkon autorského dozoru. Z hlediska materiálového

jsou projektovány konstrukce železobetonové, spřažené ocelobetonové i ocelové. Výjimkou nejsou ani lávky pro pěší nebo zděné mosty a konstrukce včetně jejich sanací. V oddělení pracuje směsice starších zkušených inženýrů doplněná mladšími projektanty. Mladí má své nové pohledy na věc a každá zakázka dostává nové podněty a pohledy na návrh konstrukčního řešení. Kromě Plzně a Prahy má oddělení mostů v současné době zázemí ve slovenských kancelářích v Bratislavě a v Košicích. Stavby realizované podle projektů mostařského oddělení si zájemce může prohlédnout na traťových úsecích mezi Červenkou a Zábřehem na Moravě, Prahou–Běchovicemi a Prahou–Libní, Plzní a Stříbrem nebo Stříbrem a Planou u Mariánských Lázní.

Na rozdíl od oddělení tunelů nebo mostů, kde projekty tvoří zčásti státní zakázky pro SŽDC, zčásti pro velké soukromé stavební firmy, projekčně saturují oddělení železnic prakticky výhradně státní zakázky. Vzhledem k tomu, že jsou stavby zadávány jako ucelené traťové úseky, je nutno v rámci zpracování projektu řešit nejen vlastní trať, ale i související objekty. Díky tomu se oddělení železnic stává klíčovým z hlediska ekonomiky celé firmy a při získání zakázky zajišťuje práci i pro další oddělení. K důležitým železničním zakázkám patří koordinační studie vysokorychlostních tratí zpracovaná pro Ministerstvo dopravy ČR, vyhledávací studie železniční tratě České Budějovice–Linec, modernizace trati Červenka–Zábřeh na Moravě nebo nedávno dokončený projekt modernizace trati Votice–Benešov. Celá řada projektů se přímo týká koridorových železničních staveb nadnárodního významu, které integrují Českou republiku do evropské železniční sítě.

„Z hlediska zakázky má ve firmě zcela specifické postavení oddělení silnic,“ říká prokurista Zeman. „V naší republice jsou jeho zákazníci spíše města a obce, na Slovensku získává státní zakázky od velkých investorů, ke kterým patří Slovenská správa ciest nebo Národná diaľničná spoločnosť. Mezi významné zakázky se řadí zpracování generelu Jihomoravského kraje nebo slovenský projekt rychlostní komunikace R3 sever–jih v koridoru Trstená–Martin/Ružomberok–Kremnica/Banská Bystrica–Zvolen–Šahy.“

Struktura firmy běží na dvou úrovních. Profesionální garanty každého z oborů jsou vedoucí oddělení, z hlediska projekčního je ale nejdůležitější osobou vedoucí projektu, kterému může při práci na zajištění kvalitní dokumentace podléhat i vedoucí oddělení. „Vedoucí projektů jsou rodinným stříbrem každé rozumně uvažující firmy. Musí se orientovat nejen ve svém oboru, ale musí ovládat základní znalosti i z oborů souvisejících, aby byli schopni projekt vést, komunikovat s ostatními profesemi a koordinovat. V dnešní době jsou zakázky zpracovávány pod velkým tlakem a stresové situace vyžadují od vedoucích projektů nejen odbornou znalost, ale i schopnost jednat s lidmi jak uvnitř týmu, tak navenek,“ zdůrazňuje J. Zeman.

IKP Consulting Engineers svou představu o kvalitě naplňuje mimo jiné tím, že už od roku 1995 udržuje certifikovaný systém řízení kvality podle norem ISO 9001: 2001 a od roku 2007 je rovněž držitelem certifikátu systému environmentálního managementu podle normy ISO 14001: 2005. „Ty certifikáty ovšem znamenají v nejryzejší podstatě to, že máte v projektech pořádek,“ vysvětluje Zeman. „Standardní provedení díla musíte zaručit vždy. Ale na špičkové provedení díla musíte mít špičkové, motivované a spokojené lidi, kteří se řídí jasně definovanými pravidly.“

Často skloňovaným tématem dnešních dnů je hospodářská krize. Ve skladbě plánovaných projektů převažují státní zakázky dopravních staveb, jejichž financování je mnohdy spojeno s čerpáním peněz z evropských fondů. Vývoj ekonomiky a prohlášení našich vládních činitelů proto s obavami sledují všichni zaměstnanci IKP. Loňský obrat společnosti překročil 151 milion korun. „Vize naší firmy je minulý rok přinejmenším zopakovat a k tomu povedou všechny naše kroky,“ uzavírá Jindřich Zeman.

TEXT: Jan Ferenc

FOTO: IKP Consulting Engineers



Silniční přemostění tratě Červenka–Zábřeh krátce po uvedení do provozu