

OHLÉDNUTÍ ZA VÝSTAVBOU DOPRAVNÍCH STAVEB V IRÁKU A VELKÉ BRITÁNII ANEB DŮLEŽITOST SPRÁVNĚ NASTAVENÉHO SYSTÉMU PŘÍPRAVY A VÝSTAVBY ■ LOOKING BACK ON TRANSPORT INFRASTRUCTURE PROJECTS IN IRAQ AND ENGLAND – IMPORTANCE OF SETTING UP PROPER SYSTEM FOR PROJECT PREPARATION AND CONSTRUCTION

Jiří Petrák

Autor příspěvku vzpomíná na výstavbu dopravních staveb, kterých se účastnil v Iráku (dálniční obchvat města Qurny, výstavba dopravní infrastruktury v Basře, Adhamiyah Bridge Approaches v Bagdádu) a v Anglii (dálniční okruh kolem Londýna, komorní dopravní projekt na nejvýchodnějším cípu Anglie u města Lowestoft). Svou pozornost věnuje také různým způsobům řízení výstavby. ■ The author of this article recalls his experience on projects in Iraq (Motorway bypass of Qurna and projects in Basra in southern Iraq and Adhamiyah Bridge Approaches project in Baghdad) and in England (remodelling the section of Motorway M25 in Dartford, smaller transport project in England's most easterly city of Lowestoft). The article focus also on different ways of managing the construction process.

Ve svém pětáctýřicetiletém profesním životě jsem si prošel různými formami zadávací a smluvní dokumentace a vztahů mezi partnery výstavby. Začínal jsem za hlubokého socialismu. Projektanti, dodavatelé i klienti byli zaměstnanci jedné firmy – státu. Otevřená výběrová řízení nebyla, protože o tom, kdo co bude dělat, rozhodoval někdo nahoře. Na všechno byly normy, normativy, ceníky a předpisy a o strategicky důležitých věcech rozhodovali privilegovaní občané – komunisté. Jako bezpartijní projektant jsem měl možnost projektovat podle někým schválené koncepce, jak nejlépe jsem uměl. Oficiální stavební dozor (supervize) nebyl, ale projektant v rámci autorského dozoru byl v době realizace pořádku na stavbě po ruce dodavatelé a investoři a de facto stavbu dozoroval, příp. „vychytával“ nedostatky projektu. O další věci (finance, termíny, smlouvy atd.) jsem se nemusel a ani neměl starat. Konečný výsledek závisel do velké míry na odbornosti, poctivosti a chuti účastníků přípravy a výstavby udělat dobré dílo. Největší nepřítel kvality staveb byl obvykle termín dokončení plánovaný k nějakému státnímu svátku (obvykle v listopadu), protože při obvyk-

lém zpoždění stavby se poslední měsíce na stavbách děly „zvěrstva“, jen aby se v určený svátek stavba otevřela.

IRÁK

V roce 1982 jsem byl vržen do kapitalistického systému. Odejel jsem do Iráku „supervizovat“ mostní a silniční stavby. Nejdříve se jednalo o stavby ve válečné Basře a okolí. Schválení, prokádování experti tam s ohledem na vysoké riziko odmítli jet. Protože by ale stát neobsazením místa přišel o velké peníze a protože jsem splňoval všechny odborné, jazykové a zdravotní požadavky, dostal jsem i jako bezpartijní a neprokádovaný šanci uniknout z normalizační beznaděje a stát se mezinárodním expertem.

I když se Irák v té době už rok topil v kruté válce s Íránem, byl jedno obrovské staveniště. Stavěly tam největší a nejlepší firmy z celého světa. Jen pro představu, mimo desítek dalších velkých projektů se tam během pěti let postavila 1 500 km dlouhá prvotřídní dálnice přes celý Irák mezi syrskou, jordánskou a kuvaitskou hranicí.

Irák převzal pro přípravu a výstavbu dopravní infrastruktury britské způsoby řízení a ty fungovaly. Základem byla pečlivě připravená projektová dokumentace a dobře propracované všeobecné a zvláštní technické specifikace. Irácké všeobecné a zvláštní smluvní podmínky byly odvozeny z britské dokumentace ICE (Institution of Civil Engineers), a tak byly kompatibilní s celosvětově používanými dokumenty FIDIC (Fédération Internationale Des Ingénieurs-Conseils), protože dokumenty FIDIC – Red Book (Červená kniha) – byly de facto z dokumentů ICE odvozeny. Používání takovéto smluvní dokumentace pro kontrakty umožnilo bezproblémové zapojení velkých firem z celého světa, protože ty byly na podmínky FIDIC navyklé.

Jako inženýr stavby jsem nejprve dohlížel na stavby v jižním Iráku a necelý rok, než jsem se odstěhoval do Basry, jsem dokonce měl dům v biblic

Obr. 1 Zatěžovací zkouška piloty v biblickém ráji na soutoku Tigridu a Eufratu v Qurně ■ Fig. 1 Load bearing test of a pile in the biblical paradise on the confluence of the Tigris and Euphrates in Qurna city

Obr. 2 Most přes řeku Garmat Ali nedaleko irácké Basry: a) beranění 50metrových pilot pilíře otáčecího mostu, b) příprava na betonáž pilíře otáčecího mostu, c) montáž otáčecího mostu, d) betonáž desky mostovky, e) kanceláře inženýra stavby v datlovém háji (v indickém kempu a zařízení staveniště za kanceláří inženýra s námi žilo a bylo hýčkáno asi dvacet (pro Indy posvátných) krav), f) dokončený most ■ Fig. 2 Bridge over the Garmat Ali river near the Iraqi city of Basra: a) driving the 50 m piles of the central pier of the swing bridge, b) preparing for the concreting of central pier of the swing bridge, c) mounting the swing bridge, d) concreting the bridge slab, e) project engineer's office in a date grove (about twenty cows – holy animals for the Indians – were living and being spoiled in Indian camp behind our office), f) completed bridge

kém ráji na soutoku Tigridu a Eufratu, kde se stavěl 6 km dlouhý dálniční obchvat města Qurny s náročnými mosty přes Eufrat a vysokým násypem dálnice v bezedných bažinách kolem řeky (obr. 1).

Přestože Basra byla ve válečné zóně, probíhala tam intenzivní výstavba dopravní infrastruktury, včetně miliardové investice – nového mezinárodního letiště Basra. Nové letiště se mělo po válce stát centrem letecké dopravy pro celou oblast Perského zálivu. Práce byly značně ovlivněny válkou, fronta byla asi 20 km od mé největší stavby, 400 m dlouhého otočného mostu přes řeku Garmat Ali (obr. 2). Hlavním dodavatelem byli Indové s no-

