

Průhledná doprava

Desatero problémů a opatření potřebných k zavedení dobré správy v investicích Ministerstva dopravy

Investice do velkých dopravních staveb potřebují změnu!

Resort dopravy se dlouhodobě potýká s problémy v oblasti investic do dopravních staveb, ať již jde o výběr projektů, jejich přípravu či realizaci. Rozděluje přitom ročně desítky miliard korun a jím spravovaný Operační program Doprava je co do objemu největším českým operačním programem jak v minulém (2007 – 2013), tak v současném (2014 – 2020) finančním období EU. Problematické aspekty investic přitom ohrožují čerpání prostředků nebo certifikaci již uskutečněných nákladů ze strany Evropské komise. K problémům do značné míry přispívá systém fungování a správy organizací a podniků, které v resortu dopravy působí a státní investice realizují nebo spravují.

Opatření, která by vedla k výraznému zlepšení správy veřejných finančních prostředků v resortu dopravy, přitom existují a při vyvinutí určitého úsilí je jejich zavedení v řádu nejbližších let reálné.

Neziskové organizace sdružené v Dopravní federaci NNO identifikují desítku problematických oblastí, které je potřeba v oblasti výběru, přípravy a realizace dopravních staveb zlepšit:

1. **DOPRAVNÍ STRATEGIE STÁTU / Ministerstva dopravy** - nedostatečné posuzování efektivity, potřebnosti a hospodárnosti dopravních staveb
2. **PROJEKT JAKO CELEK, VARIANTY** - projekt není posuzován jako celek, nejsou posouzeny varianty, je vybrána problematická trasa
3. **ODBORNOST, PROJEKTOVÉ ŘÍZENÍ** - nekompetentnost, neodbornost, malá kapacita státního investora (tj. zadavatele), absence systému projektového řízení
4. **GEOTECHNICKÉ PRŮZKUMY** při přípravě stavby - neprováděny vůbec nebo nedostatečně
5. **VÝKUPY POZEMKŮ** - nespravedlivé výkupy, nespolupráce úřadů, směna, zbytkové pozemky
6. **STAVEBNÍ POVOLENÍ** - zahajování staveb bez stavebního povolení
7. **VEŘEJNÉ ZAKÁZKY** - nekvalitní zadávací dokumentace, nefungující trh dodavatelů, málo podrobná projektová dokumentace, kvalifikační předpoklady, hodnotící kritéria, cena
8. **STŘETY ZÁJMŮ** vykonavatelů různých rolí - především projektant, zhotovitel, technický dozor
9. **SMLOUVY** - není dodržován FIDIC, nedostatečná odpovědnost dodavatele, **nedostatečné záruky, zádržné**, reklamace, řešení sporů
10. **DATA** - nedostatečná digitalizace a ukládání dat

(Legenda: Červeně zbarveným textem jsou uvedeny body, které jsou součástí výzvy Průhledná doprava)

1. Nedostatečná dopravní strategie státu, nedostatečné posuzování efektivity, potřebnosti a hospodárnosti stavby

Problémy	Řešení
<ul style="list-style-type: none"> ✘ Dopravní sektorové strategie (SESTRA) neobsahují objektivně zhodnocený seznam prioritních staveb napříč jednotlivými druhy dopravy. Opírají se o všechny záměry, které obsahují územně plánovací dokumentace, o neobjektivně sestavené seznamy přání výstavby, často vzniklé pod tlakem regionálních politiků, o připravenost staveb, jak se podařila investorským organizacím. ✘ Není zajištěno nezávislé odborné posouzení všech velkých projektů. Nefunguje státní expertíza. ✘ Nejsou správně zvolena a používána kritéria pro výběr prioritních dopravních investic. Významným kritériem zejména u dálnic stále zůstává připravenost stavby a její bezproblémová prosaditelnost do realizace. ✘ Multikriteriální analýza hodnocení staveb (MKA) je tímto výrazně zatížena. Její hodnocení se ukázala být manipulovatelná a neprůhledná, výběr jednotlivých kritérií a stanovení jejich vah trpí subjektivností. ✘ Používané metody hodnocení projektů neobsahují podstatné aspekty, kritéria a dopady, naopak se zabývají nepodstatnými detaily anebo obsahují duplicitní či nadbytečná kritéria, která nepostihují naléhavost výstavby. ✘ Nástroj HDM-4 pro ekonomické posouzení staveb nezahrnuje všechny dopady resp. možné přínosy. ✘ Dopravní plány a ekonomické analýzy nejsou v průběhu zpravidla mnohaleté přípravy projektu aktualizovány. 	<ul style="list-style-type: none"> ➤ Státní dopravní strategie musí stanovit priority mezi dopravními stavbami napříč všemi druhy dopravy (silnice, železnice, vodní doprava) s ohledem na širší souvislosti, ekonomické, sociální a environmentální důsledky. Podkladem pro její zpracování musejí být aktuální a konzistentní vstupní data, jejichž sběr bude mít na starosti MD. Musí se opírat o seznam mezer v síti, seřazených podle pořadí naléhavosti jednotlivých případů, sestavený podle objektivních kritérií společenské přínosnosti (u silnic vliv na obyvatelstvo závislejší na intenzitě dopravy, počtu obyvatel dotčených nynějším průtahem a bezpečnostními závadami, u železnic nedostatkem kapacity a nedostatečností cestovních dob ve srovnání s cílovým stavem na silnici). ➤ Při hodnocení investic a dopravních staveb je nutné využívat širší spektrum metod a analýz, doplnit či vypustit kritéria a změnit jejich váhy i metodikou posuzování jednotlivých projektů. Kritéria musí vyjádřit nejen skutečnou ekonomickou, dopravní a ekologickou výhodnost a efektivitu, ale i potřebnost, veřejný zájem a soulad s dalšími strategiemi státu. Širší spektrum analýz a hodnocení by mělo zahrnovat: <ul style="list-style-type: none"> • Důsledné používání analýzy životního cyklu (LCA), která zahrne všechny externality po celou dobu životnosti do nákladů daného projektu. (Používání analýzy je podporováno i Evropskou komisí – www.eplca.jrc.ec.europa.eu.) • Vedle multikriteriální analýzy (MKA) je potřeba používat také analýzu nákladů a přínosů (cost-benefit analýzu - CBA), analýzu rizik záměru a jeho variant či hodnocení standardů projektového řízení konkrétní stavby a další moderní metody hodnocení. Tyto aspekty je potřeba zahrnout i do přípravy aktualizace Dopravních sektorových strategií a požadavky doplnit do interních předpisů MD. • Doplnit nástroj ekonomického hodnocení HDM-4 o kvantifikaci nákladů spojených s dopady staveb na životní prostředí, např. hluk, emise aj. (které jsou v současnosti již ekonomicky kvantifikovatelné). Provozovat nástroj jako

	<p>souvislý program výpočtu bez možnosti ručních zásahů do vstupních dat.</p> <ul style="list-style-type: none"> ➤ Interním předpisem mimo jiné pro hodnocení projektů na MD je Směrnice V-2/2012. Její ustanovení musí být doplněna a posílena, dále musí být naplňována a možnost výjimek minimalizována. (viz také bod 2).
--	---

2. Projekt (stavba) není posuzován jako celek, nejsou posuzovány varianty trasy, nejsou zpracovány podklady pro způsob provedení stavby

Problémy	Řešení
<p>× V přípravném a povolovacím procesu <u>nejsou projekty dálnic či silnic posuzovány jako celek</u>, nýbrž jsou tzv. „salámovou metodou“ rozděleny na menší úseky (stavby).</p> <p>× Často <u>chybí posouzení více variant trasy stavby</u>, trasa vychází z desítky let starých plánů a nezohledňuje aktuální podmínky, potřebu, kumulativní vlivy v území. Zákonná povinnost posuzovat varianty trasy je velmi omezená a v praxi není vymahatelná. MD ani ŘSD nejsou zpravidla ochotny varianty dopravních spojení a trasy projektů připravovat a nechat posoudit. Jsou protežovány již po léta připravené trasy bez ohledu na aktuální kontext.</p> <p>× K investičnímu záměru <u>chybí podrobné studie</u> pro jednotlivé varianty provedení; není zpracován povinný oponentní posudek dle Směrnice MD.</p> <p><i>Příklad: D1-21 – metody modernizace, chybí oponentní posudek</i></p>	<ul style="list-style-type: none"> ➤ Každý velký liniový dopravní projekt je potřeba při přípravě posuzovat jako logický celek; jeho vlivy na životní prostředí či ekonomická efektivita mají být hodnoceny komplexně. ➤ Posuzování variant trasy projektu musí být součástí přípravných studií (např. studie proveditelnosti), procesu SEA/EIA a územního plánování. ➤ U jednotlivých variant trasy je potřeba důsledně hodnotit také kumulativní a synergické vlivy dalších záměrů. Nelze překračovat míru únosného zatížení území. ➤ Veřejnost a všechny dotčené subjekty je potřeba do přípravy záměru zapojit již při vyhledávání vhodných tras. ➤ Pro všechny velké investice (nad 0,5 mld. Kč) a všechny rizikové investice je nutné zpracovat nezávislý oponentní posudek zaměřený na technické řešení, trasování, environmentální i sociální vlivy, financování, připravenost investora i smysluplnost celé investice. ➤ Programové prohlášení současné vlády počítá se zavedením státní expertízy. V resortu dopravy by se mohla uplatnit mj. právě zde. ➤ Vedle toho je potřeba průběžně oponentovat projektové dokumentace zpracovávané projektanty. ➤ Interním předpisem MD mimo jiné pro zpracování studie proveditelnosti, schvalování záměrů projektů, provádění jejich ekonomického hodnocení a zpracování oponentního posudku a variant záměru je Směrnice V-2/2012. Její ustanovení by měla být dle předchozích bodů

	<p>doplněna a posílena, dále musí být důsledně naplňována a omezena možnost výjimek.</p> <ul style="list-style-type: none"> ➤ Je potřeba aktualizovat a využívat Metodický pokyn MD z roku 1995 – „<i>Hodnocení variant tras PK z technického, dopravního a ekonomického hlediska</i>“. ➤ Projekt jako celek by měl mít svého projektového manažera, strategii pro komunikaci s veřejností dotčenou variantami výstavby, strategii pro veřejnou soutěž na zhotovitele a strategii organizace výstavby včetně výkupů pozemků (viz také bod 5). ➤ Na základě společné strategie pak může být projekt rozdělen na menší úseky či jednotlivé stavby (mosty, tunely apod.) pro stavební řízení, veřejnou soutěž na zhotovitele či technický dozor i pro samotnou stavbu.
--	---

Doporučení pro právní předpisy:

- **Legislativním řešením je úprava a doplnění zákona o EIA:**
 - **Doplnit povinnosti posuzovat stavbu vždy jako celek** (celý nevybudovaný úsek mezi dvěma úseky dokončenými) i v případě, kdy je předmětem povoloovacího řízení pouze část nebo etapa projektu.
 - **Doplnit povinnost posuzovat varianty trasy projektu** včetně variant navržených veřejností.
 - **Upřesnit povinnost návaznosti procesů SEA a EIA:** Bez předchozího posouzení projektu v rámci SEA na strategii jej nelze posuzovat v EIA.
- V připravované **novelě Stavebního zákona** je nutné **odmítnout oslabení posuzování variant staveb**.

3. Nekompetentnost, neodbornost, malá kapacita zadavatele (=investora), nedostatečný systém projektového řízení

Většina dále uvedených problémů (problematické výkupy pozemků, nedokončené povoloovací procesy, neprovedené či nedostatečné geotechnické průzkumy) i dále uvedené nedostatky při zadávání veřejných zakázek a realizaci stavby jsou důsledkem malé odbornosti a kapacit zadavatele velkých silničních staveb – ŘSD.

Problémy	Řešení
<ul style="list-style-type: none"> × ŘSD vypisuje zakázky či přímo objednává od externích dodavatelů služby fakticky pro všechny části projektu - stavby a na celou řadu souvisejících činností, které by měly patřit do jeho vlastní kompetence. (Příklad: D1-137 – související zakázky na technickou a odbornou pomoc) × Případně vypisuje další zakázky na činnosti, které mají být součástí původní zakázky. 	<ul style="list-style-type: none"> ➤ Je potřeba naplnit programové prohlášení vlády (kap. 3.8): „<i>Vláda zabezpečí převod služeb poskytovaných externími dodavateli pod odborné útvary Ministerstva dopravy.</i>“ ➤ Je potřeba změnit organizační uspořádání na ŘSD a jasně vymezit odpovědnost za jednotlivé aktivity i za projekt jako celek (projektový manažer – správce stavby). S tím zároveň souvisí i nutnost změny systému odměňování a hodnocení manažerů stavby (kontrola jejich práce) tak, aby

<p>(Příklad: D3 – související zakázky pro Správce stavby a TDI = Pragoprojekt).</p> <ul style="list-style-type: none"> × ŘSD nemá odborný personál, který by byl schopen kontrolovat, zda dodaná plnění odpovídají požadované kvalitě. × Zjištěné vady při přípravě a realizaci projektů běžně nejsou reklamovány. 	<p>dokázal konkurovat odměnám v soukromém sektoru.</p> <ul style="list-style-type: none"> ➤ Zásadní je posílení odborného a kapacitního zájmu ŘSD především pro kontrolní, projekční a právní činnost. ŘSD by mělo přijmout nové zaměstnance, posílit personálně úsek kvality a kontroly ŘSD – ÚKKS, který by pod sebou měl také Správce staveb. ➤ V oblasti dostatečného odměňování expertů je nezbytná úprava Služebního zákona. ➤ MD by mělo iniciovat zřízení kontrolního orgánu ŘSD (dozorčí rady) s vymezenými kontrolními funkcemi a pravomocemi ➤ MD by mělo po ŘSD vyžadovat pravidelný reporting a ve své struktuře vyčlenit samostatný útvar, který bude mít ŘSD na starosti.
<ul style="list-style-type: none"> × ŘSD nemá ustavenou odpovídající projektovou organizační strukturu – neexistují projektové řídicí výbory ani projektoví manažeři zodpovědní za realizaci projektu od začátku do konce, jako logického celku (viz bod 2). ŘSD nemá zaveden standard projektového řízení. 	<ul style="list-style-type: none"> ➤ Pro realizaci projektů a práci projektového manažera je potřeba vytvořit metodiku a systém projektového řízení vycházející z mezinárodně uznávaných standardů (např. PRINCE 2, Gateway Process, certifikáty PMI – Project Management Institute aj.). Projekt silnice / dálnice má být posuzován jako logický celek (viz bod 2).

4. Neprovedené či nedostatečné geotechnické průzkumy

Problémy	Řešení
<ul style="list-style-type: none"> × Neprovedené geotechnické průzkumy podloží v území plánované stavby či provedené v nedostatečné podrobnosti. <i>(Příklad: D1 – 21: Neprovedené průzkumy vyústily ve spor mezi zadavatelem a zhotovitelem, který znamenal prodloužení stavby.)</i> × Snaha o vypracování jednotné metodiky v podobě aktualizace <u>Datového předpisu C4</u> - pro zpracování a předávání dat geotechnického průzkumu, z konce roku 2014 nebyla využita. 	<ul style="list-style-type: none"> ➤ Odpovědnost zpracovatele projektové dokumentace za řádné provedení průzkumů musí být zakotvena ve smlouvě mezi zadavatelem a projektantem a následně vymáhána. ➤ Řádná kontrola a supervize investorem a jeho dozorem (TDI). <p><i>Doporučení pro interní pravidla v resortu dopravy:</i></p> <ul style="list-style-type: none"> ➤ Přesný rozsah potřebných průzkumů musí být stanoven ve směrnících a pravidlech MD či investora (ŘSD, SŽDC). Následně musí být důsledně dodržován. ➤ Aktualizace <u>Datového předpisu C4</u> - pro zpracování a předávání dat geotechnického průzkumu. Doporučujeme využít aktualizaci dokončenou v září 2014, která dosud nebyla použita. ➤ Důsledné dodržování TP 76 – technického předpisu upravujícího náležitosti průzkumů.

5. Problematické výkupy pozemků

Problémy	Řešení
<p>× Netransparentní, nespravedlivé vykupování pozemků od různých vlastníků za různé nejednotné ceny.</p> <p>× Nevykupují se tzv. zbytkové pozemky, o které vlastník nemá vzhledem ke ztrátě dalších pozemků zájem.</p> <p>× Pravidla jsou na jedné straně příliš striktně vykládána (např. že nelze vykupovat pozemky mimo rozsah umístění stavby - ÚR), na druhé straně se pravidla a ceny stále mění (v posledních 3 letech 3x změna ceny výkupů v zákoně 416/2009 Sb.)</p> <p>× Vykupování pozemků navíc není upraveno jednotně pro všechny stavební záměry, když infrastrukturní projekty mají svůj vlastní zákon 416/2009. Jde o nesystémové řešení.</p> <p><i>Příklad absurdního jednání státu:</i> Jeden pozemek je zastavěn z části silnicí 1. třídy a z jiné (malé – např. 15 m²) části místní komunikací (v místech jejich křížení). Stát při výkupu odmítá vykoupit celý pozemek – resp. část, která je pod místní komunikací s odůvodněním, že mu má patřit jen pozemek pod silnicí 1. třídy. Stát (ŘSD) proto utratí víc peněz za geometrický plán, než kolik by stálo dotčených 15 m² pod budoucí místní komunikací. Nutí vlastníka, aby žádal o územní rozhodnutí o dělení pozemku a aby navíc ještě uzavřel na 15 m² vedle smlouvy s ŘSD i smlouvu s obcí.</p>	<ul style="list-style-type: none"> ➤ Je potřeba posuzovat smysluplnost výkupu v každém jednotlivém případě a vykupovat či vyměňovat zbytkové pozemky, které vlastník jako takové již nemůže využít. Takové pozemky má vlastnit investor (stát), který staví a který svou stavbou vznik „zbytkových pozemků“ způsobil. Tyto nemají zůstat vlastníkovu, který o ně už nemá zájem (jsou nevyužitelné), přičemž se jich ovšem nemůže zbavit, nebo jen s obtížemi či se ztrátou. ➤ Cenu pozemku je třeba stanovovat podle jednotné metodiky pro všechny vlastníky, neměnit stále pravidla. Jednotný bude způsob posouzení pozemku (zemědělská půda), ať už je používán pro výkup nebo pro vyměření daně z nemovitostí. ➤ Náhrada musí zahrnovat i kompenzace, což by měl stanovit vedle zákona o vyvlastnění i Zákon o urychlení výstavby. ➤ Předpisy a pravidla je potřeba vykládat racionálně vzhledem k vlastnickým a občanským právům jednotlivých vlastníků. Je nutné předpisy provázat mezi sebou. ➤ Řešením rozdrobenosti pozemků vzhledem k různým stavbám a aktivitám v území jsou komplexní pozemkové úpravy. Znamenají scelení a konsolidaci rozdrobených pozemků a následně nové rozdělení mezi vlastníky na základě principu směny. ➤ Zajišťovat výkupy pozemků po organizační stránce pro všechny státní investory, tedy i ŘSD, ŘVC a SŽDC by mohl Státní pozemkový úřad (SPÚ). ➤ Pravidla pro přípravu a povolování staveb mají být jednotná včetně výkupů pozemků. ➤ Vhodnějším zákonem upravujícím i pravidla pro výkupy, směny pozemků a řešení zbytkových pozemků je Zákon o hospodaření s majetkem státu.
<p>× Pomalý a komplikovaný proces výkupů pozemků.</p> <p>× Nekompetentnost a malá kapacita investora (ŘSD).</p>	<ul style="list-style-type: none"> ➤ Výkupy je potřeba začít řešit včas - před územním řízením či v jeho průběhu. ŘSD může uzavírat smlouvy o smlouvě budoucí a začít tak jednat s vlastníky dříve než až po vydání ÚR. ➤ Státní investor (ŘSD) musí s vlastníkem aktivně jednat, mít k tomu vlastní odborné kapacity a

<p>(Příklad: D1 – modernizace: Problémy s výkupy jako jeden z důvodů pro nerozšíření na 3 pruhy.)</p> <p>× Státní úřady mezi sebou nespolupracují. To se týká především směn pozemků za jiné v majetku státu nebo např. daňové povinnosti.</p> <p>Příklad problematické praxe při <u>směně pozemků</u>: Vlastník je ochoten směnit svůj pozemek požadovaný pro stavbu komunikace, ŘSD pozemky ke směně nemá a Státní pozemkový úřad odmítá své pozemky poskytnout.</p> <p>Příklad <u>vzhledem k daňové povinnosti</u>: Pozemek, pro účely výkupu oceňovaný jako zemědělská půda, je z hlediska výběru daně z nemovitosti po vydání územního rozhodnutí označen za <i>ostatní plochu</i> nebo dokonce <i>stavební pozemek</i>, za které je od vlastníka vyžadována vyšší daň. Pro výkup pozemku tedy stát stanoví nižší hodnotu, pro účel daně hodnotu vyšší.</p>	<p>držet kontinuitu v jednání. ŘSD proto potřebuje metodiku pro stanovení ceny, kterou použije i pro rozpočet stavby; a dále metodiku pro jednání s vlastníkem pozemku o výkupu - zasmluvnění pozemku. Takové opatření by mohlo omezit i potenciální spekulativní nákupy a prodeje pozemků.</p> <ul style="list-style-type: none"> ➤ Pro každý projekt by mělo ŘSD mít <u>projektový tým</u> s projektovým manažerem, který bude koordinovat i výkupy pozemků. (<i>viz také bod 3</i>) ➤ Stát musí zajistit kompetentní, rozumné vykupování pozemků, při kterém budou <u>spolupracovat jednotlivé státní úřady mezi sebou</u> - především MD - ŘSD, MZe, Státní pozemkový úřad, MF - FÚ. Vykoupit všechny pozemky by měl jeden subjekt (ŘSD nebo SPÚ), který pak zorganizuje rozdělení mezi ostatní „veřejné subjekty“ podle toho, kdo a jak má se kterým pozemkem či typem pozemku/komunikace nakládat. ➤ Je potřeba více využívat <u>směnu pozemků</u>. Současná novela zákona 416/2009 Sb. o urychlení výstavby dává ŘSD pravomoc nabývat pozemky pro takovou směnu. ŘSD nyní potřebuje odpovídající výklad zákona a zahrnutí do vnitřních předpisů, aby mohla směna v praxi správně fungovat. ➤ ŘSD musí <u>jednat se Státním pozemkovým úřadem</u> o státních pozemcích pro směnu, případně pozemky samo nakupovat (jak nově umožní novela zákona 416/2009 Sb.).
<p>× Velké množství pozemků pod existujícími komunikacemi, stát dosud od vlastníků <u>nevykoupil</u>, a těm tak byly pozemky fakticky ukradeny.</p> <p>× Stát, kraje i obce tvrdí, že výkupy jdou pomalu, protože nemají peníze.</p> <p>× Stát vykupuje tyto pozemky za <u>cenu „zjištěnou“ a nikoli za cenu obvyklou</u> — jedná se o nespravedlivé zacházení s vlastníky, kterým je i více než 30 let znemožněno užívání jejich pozemku. Přesto, když stát pozemek konečně odkoupí, nedostanou ani spravedlivou náhradu.</p>	<ul style="list-style-type: none"> ➤ Přednostně je třeba <u>dovykoupit v minulosti již zastavěné pozemky</u> a to včetně i nepoužitelných zbytkových pozemků. ➤ Upravit <u>zákon o hospodaření s majetkem státu tak, aby majitelé dostali za své pozemky spravedlivou náhradu.</u> ➤ Sjednotit jednání státních úřadů – viz výše. ➤ Je potřeba posuzovat smysluplnost výkupu v každém jednotlivém případě a vykupovat či vyměňovat zbytkové pozemky, které vlastník jako takové již nemůže využít (viz výše).

6. Zahajování staveb bez stavebního povolení

Problémy	Řešení
<p>× Stavební povolení na některé objekty často chybí ještě při zahájení stavby. Důsledkem je zpoždování realizace stavby, problémy při realizaci, rostoucí náklady. <i>Příklad: D1 – 137: při zahájení stavby neměly všechny související stavby stavební povolení)</i></p>	<ul style="list-style-type: none"> ➤ Při zahájení stavby musí být získána všechna stavební povolení včetně souvisejících staveb. ➤ Podmínkou bezproblémového průběhu stavebního řízení je řádný průběh předchozích povolovacích procesů (SEA, EIA, ÚŘ) a zasmulvněné všechny potřebné pozemky. ➤ Ustanovení Směrnice MD č. V-2/2012, článek 7 navrhuje rozšířit na nutnost získat stavební povolení i na všechny s hlavní stavbou související stavby. ➤ Ministerské výjimky je potřeba omezit na minimum.

7. Problémy veřejných zakázek, nefungující trh dodavatelů

Problémy	Řešení
<p>× Úzký okruh vzájemně propojených projekčních firem zpracovává většinu projektů pro soutěže na dopravní stavby pro ŘSD, dále podrobné projekty pro zhotovitele staveb a zároveň i Směrnice a interní předpisy pro MD a ŘSD. Lze říci, že trh je rozdělen na dvě oblasti: Čechy a Moravu.</p>	<ul style="list-style-type: none"> ➤ Dodržovat zákon o veřejných zakázkách, zásady transparentnosti veřejných zakázek.
<p>× Většinu zakázek na velké dopravní stavby realizuje úzký okruh velkých stavebních firem.</p>	<ul style="list-style-type: none"> ➤ Dodržovat zákon o veřejných zakázkách, zásady transparentnosti veřejných zakázek. ➤ Soutěžit je potřeba zhotovení menších úseků, logických celků celého projektu (most, tunel, pozemní trasa dálnice).
<p>× Je používán nevhodný typ zadávacích řízení, který omezuje konkurenční prostředí. Problematické je především používání rámcových smluv a jednacího řízení bez uveřejnění (JŘBU), což nahrává netransparentnímu výběru dodavatele. <i>(Příklady: D1 -137 - Aktualizace projektové dokumentace otevřeným řízením; D3 – JŘBU na změny během výstavby mostu přes rybník Koberný; ŘSD uzavřená rámcová smlouva na geotechnický průzkum z roku 2013 - přehled zakázek v tabulce v Příloze 1.)</i></p>	<ul style="list-style-type: none"> ➤ Dodržovat zákon o veřejných zakázkách, zásady transparentnosti veřejných zakázek. ➤ Používaným typem řízení bude téměř výhradně otevřené řízení. ➤ Jednací řízení bez uveřejnění (JŘBU) používat jen ve výjimečných a odůvodněných případech. ➤ Omezit na minimum zadávání a použití rámcových smluv.
<p>× Problematické jsou dlouhodobé smlouvy na poradenské služby s advokátními kancelářemi bez možnosti kontroly nákladů.</p>	

7.1 Problémy zadávací dokumentace a procesu zadávání VZ

Problémy	Řešení
<ul style="list-style-type: none"> × Nedostatečně zpracovaná a nepřehledná zadávací dokumentace zakázek na velké dálniční stavby. × Rozpory v zadávací a kvalifikační dokumentaci. × Uchazeči podávají stovky dotazů, prodlužují se termíny celé stavby. <i>(Příklady: D1-137 - 353 dotazů; D1-21 - 468 dotazů)</i> 	<ul style="list-style-type: none"> ➤ Státní investor – zadavatel (ŘSD) musí být odborně kompetentní s dostatečně kvalifikovanými lidmi tak, aby byl schopen zpracovat kvalitní, bezchybnou zadávací dokumentaci stavby včetně podložené předpokládané ceny. <i>(viz také bod 3)</i> ➤ ŘSD si musí vytvořit moderní standardy a metodiku pro zadávací podmínky a kritéria výběru uchazečů a následně je důsledně dodržovat. ➤ Krokem vpřed je Směrnice ŘSD o aplikaci zákona o veřejných zakázkách z 9/2014, kterou navrhujeme dopracovat – upřesnit a následně důsledně dodržovat v praxi.
<ul style="list-style-type: none"> × Projektová dokumentace pro zadávací dokumentaci je zpracována v malé podrobnosti <i>(Příkaz – Směrnice GŘ ŘSD 10/2014 – Členění a rozsah ZD... nezajišťuje zpracování v dostatečné podrobnosti, je návratem ke Směrnici SDS PK MD z roku 2007, resp. dodatku z 2010.)</i> × Projektant není odpovědný za vady projektu. 	<ul style="list-style-type: none"> ➤ Projektová dokumentace pro provedení stavby (PDPS) musí být zpracována v podrobnosti realizační dokumentace stavby - RDS. ➤ Projektant zároveň musí být za projekční práce zodpovědný, podklady (průzkumy apod.) pro zpracování projektu si musí zajistit sám. Případné reklamace vad projektu a úhradu víceprací je pak potřeba platit z povinného pojištění projektanta. Projektant musí setrvat na straně zadavatele a pro zhotovitele nevykonávat žádné práce. ➤ Tyto podmínky zajišťovala Směrnice pro dokumentaci staveb pozemních komunikací v podobě Příkazu GŘ ŘSD z roku 2013. Tuto směrnici je potřeba znovu přijmout. V současnosti platná Směrnice GŘ ŘSD č. 10/2014 vrátila stav zpět před rok 2013 a nově pouze upřesnila počet a formát výkresů PDPS. ➤ Ve smyslu zpracování podrobnější PDPS, definice náležitostí RDS či odpovědnosti projektanta je potřeba upravit i Směrnici MD pro přípravu dokumentace staveb pozemních komunikací - SDS PK z roku 2009. http://www.pjpk.cz/SM%20pro%20PD-PK%20vc%20Dod%201.pdf.
<ul style="list-style-type: none"> × Špatná předpokládaná cena stavby: Zadavatel nemá jasnou představu, kolik má stavba stát. Nemá zpracované vlastní odborné podklady pro stanovení ceny včetně podrobné projektové dokumentace. Následně je značně nepřesná i cena stavby v rozpočtu SFDI. 	<ul style="list-style-type: none"> ➤ Pro správné nastavení ceny stavby musí mít zadavatel vlastní databázi nákladů a na jejím základě zpracované cenové standardy. Pro každou zakázku, resp. její předpokládanou cenu, pak musí zadavatel mít k dispozici kontrolní rozpočet zpracovaný na základě těchto standardů.

<p>(Příklad: D1-137 - rozdíl předpokládané a výsledné ceny stavby)</p>	<ul style="list-style-type: none"> ➤ Uchazeči o zakázku pak musí v rámci nabídky předložit úplný položkový rozpočet.
<p>× Diskriminační a zbytečně omezující technické kvalifikační předpoklady, kterým vyhoví jen velmi úzký okruh firem („zakázky šité na míru“).</p> <p>(Příklady: D3 – požadavky na zajištění betonárek a obaloven, stáří strojů, zakázka na svodidla; D1-21 – vlastnictví obaloven a betonáren; + soudní rozsudky, rozhodnutí ÚOHS.)</p> <p>× Nevhodně stanovená hodnotící kritéria pro posouzení nabídek:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Doba záruky jako předmět nabídky a tedy jejího hodnocení u stavebních zakázek je problém. <p>(Příklad: všechny 3 případové studie)</p> <ul style="list-style-type: none"> - Cena jako jediné kritérium hodnocení je problém u zakázek na služby – především projekční práce a TDI. <p>(Příklad: D1-21, D3- Zakázka na Správce stavby+TDI)</p>	<ul style="list-style-type: none"> ➤ ŘSD si musí vytvořit moderní standardy a metodiku pro zadávací podmínky a kritéria výběru uchazečů a následně je důsledně dodržovat ➤ Krokem vpřed je Směrnice ŘSD o aplikaci zákona o veřejných zakázkách z 9/2014, kterou navrhujeme dopracovat – upřesnit a následně důsledně dodržovat v praxi. (viz níže) ➤ Záruční doba má být fixně stanovena v zadávacích podmínkách soutěže resp. smluvních podmínkách. Předejde se tak nebezpečí příliš krátké záruky na stavbu, která má mít životnost několik desítek let. (Záruční době se podrobněji věnuje bod 9.4 tohoto Desatera.) ➤ Při formulaci hodnotících kritérií je nutné vždy porovnat a zhodnotit náklady, rizika a cíle u konkrétního projektu (například rychlost při modernizaci D1 není tak podstatná pro jinou dálniční stavbu.
<p>× Zpráva o posouzení a hodnocení nabídek nepodává důkaz o transparentnosti výběru vítěze, chybí odůvodnění, je nepřezkoumatelná a zpracována v rozporu se zákonem.</p> <p>(Příklad D1-21; D3.)</p>	<ul style="list-style-type: none"> ➤ Důsledně dodržovat zákonná pravidla a principy zpracování Zprávy o posouzení a hodnocení nabídek. Při zjištění porušení zákona musí následovat sankce.

Doporučení pro nový ZVZ (resp. ZZVZ – Zákon o zadávání veřejných zakázek):

- **Nezvyšovat - a tedy zachovat - možný podíl dodatečných stavebních prací, služeb nebo dodávek (= víceprací), které lze realizovat bez omezení a nového zadávacího řízení, na 30% původní ceny zakázky.**

Doporučení pro úpravu a doplnění Směrnice ŘSD o aplikaci ZVZ:

- Vytvořit **metodiku** pro nastavení podmínek a **hodnotících kritérií dle deklarovaných cílů předmětu zakázky**, tedy vytvořit kategorie poptávek (stavební práce, různé typy služeb)
- **Kvalifikační kritéria musí být stanovena tak, aby při zachování kvality mělo do soutěže přístup široké spektrum účastníků**
- **Zadávací dokumentaci by měl schvalovat jiný odbor než ten, který kontroluje plnění zakázky** - např. odbor kontroly.
- **Při vypisování veřejných zakázek malého rozsahu (VZMR) zadavatel musí oslovovat více než 3 uchazeče a stanovit alespoň minimální lhůty pro jednotlivé fáze zadávacího řízení VZMR.**
- **Doporučujeme nepoužívat záruční dobu jako hodnotící kritérium. Je potřeba stanovit ji fixně pro každou položku zvlášť.**

8. Střety zájmů vykonavatelů různých rolí při přípravě a realizaci stavby

Každá stavba má mít jasně vymezené, na sobě nezávislé role:

Projektant (=autorský dozor) - Zhotovitel - Správce stavby - projektový manažer + TDI

Častá situace v českém dopravním stavitelství v minulých letech vypadala následovně:

Projektant pro zadavatele (ŘSD) vypracoval málo podrobnou **projektovou dokumentaci** pro provedení stavby (PDPS). Následně si stejného projektanta najal vítěz soutěže na vypracování **podrobnější realizační dokumentace stavby** (RDS), podle které byl projekt skutečně realizován. Zadavatel si jej poté najal jako **autorský dozor** pro kontrolu souladu stavby s ověřenou projektovou dokumentací, a zároveň jako **technický dozor (TDI)**. Stejná firma často dělala ještě diagnostiku změn stavby - tedy **kontrolu díla v záruční době**, v rámci které vyhodnocovala i **odchyly od projektu**. (Příklad: *Většinu naplňuje Pragoprojekt v případě D3 Tábor - Veselí nad Lužnicí*)

Pokud tedy projektant udělal **chyby v projektu pro zadávací dokumentaci**, následně je v rámci realizační dokumentace opravil. Změny v realizační dokumentaci stavby ale znamenají většinou **vícepráce**, které zhotovitelská firma **zdůvodnila** a následně je ta samá firma **jako technický dozor schválila**.

Hlavním důsledkem takovýchto střetů zájmů je nízká kvalita prací a velké množství víceprací, které výrazně navyšují cenu stavby. Vedle toho **nefunguje nezávislá kontrola realizace stavby**, stavba je **vždy shledána v pořádku**, nejsou **podávány žádné reklamace**.

K řešení problémů se střety zájmů přispěje **posílení odbornosti a kapacitního zázemí ŘSD** (viz také bod 3).

Problémy	Řešení
<p>✘ Projekční firma pracuje pro zadavatele (ŘSD) a následně i pro zhotovitele/dodavatele. Zpracovává projektovou dokumentaci pro provedení stavby (PDPS) i realizační dokumentaci stavby (RDS).</p>	<p>➤ Projektant realizační dokumentace stavby (RDS) nesmí být totožný s projektantem projektové dokumentace pro provedení stavby (PDPS). Toto pravidlo je bez výjimek potřeba zahrnovat do všech zadávacích dokumentací resp. obchodních podmínek pro veřejné soutěže, probíhajících v rámci stavby. Doporučujeme je přímo implementovat i do vnitřních předpisů ŘSD (<i>Směrnice o Aplikaci zákona o veřejných zakázkách</i>) resp. Ministerstva dopravy (např. <i>Směrnice V-2/2012</i>).</p> <p>(Pozn.: <i>Precedenty existují: Poprvé bylo toto pravidlo použito v roce 2012 v zadávací dokumentaci pro modernizaci D1, dále i v roce 2014 v základních obchodních podmínkách pro stavbu D1-0137.</i>)</p> <p>➤ Zadavatel má mít v průběhu výstavby s projektantem uzavřen smluvní vztah. Projektant má stát po celou dobu stavby na straně investora a pomáhat vypořádat se s případnými změnami projektu, ze zákona vykonávat autorský dozor stavby.</p> <p>➤ Výkon autorského dozoru, který zajišťuje soulad prováděné stavby s ověřenou projektovou dokumentací a vyplývá ze Stavebního zákona (§ 152), musí být automaticky zahrnut ve smlouvě s projektantem. Nemá být předmětem další soutěže.</p>

<ul style="list-style-type: none"> ✘ Projektant pracující pro zadavatele (investora) je zároveň technickým dozorem investora (TDI) příp. působí i jako kontrola změn stavby. <i>(Příklad: D1 – 137 – firma HBH; D3 - Pragoprojekt.)</i> ✘ Technický dozor investora (TDI) je vybírán pozdě. Nemůže tak plnit další své funkce jako je například konzultace při přípravě zadávací dokumentace stavby. 	<ul style="list-style-type: none"> ➤ Projektant pracující pro zadavatele (zpracovávající PDPS) nesmí být totožný s TDI. Toto pravidlo doporučujeme přímo implementovat do vnitřních předpisů ŘSD (Směrnice o Aplikaci zákona o veřejných zakázkách) resp. ministerstva dopravy (např. Směrnice V-2/2012). ➤ TDI by měl být vybrán ještě před samotným zadávacím řízením na zhotovitele. Zamezí se tak střetu zájmů v podobě shodného projektanta RDS s TDI. TDI tak bude moci plnit také funkci poradce při přípravě ZD na zhotovitele stavby.
<ul style="list-style-type: none"> ✘ TDI není nezávislý na zhotoviteli. ✘ Kompetence TDI jsou pro konkrétní stavbu omezovány pomocí zvláštních obchodních podmínek (ZOP). <i>(Příklady: D1 – 137, D1 – 21 – omezení v ZOP.)</i> 	<ul style="list-style-type: none"> ➤ TDI musí být autorizovaný subjekt nezávislý na projektantovi i zhotoviteli. ➤ Tato nezávislost je nezbytná především v rámci jedné každé stavby. Vzorem smluvního vztahu s TDI je Bílá kniha FIDIC.
<ul style="list-style-type: none"> ✘ Správce stavby je ustanoven ředitel organizačního útvaru ŘSD (Příkaz GRŘ ŘSD z 5/2014). Toto zařazení je naprosto nevhodné. Ředitel útvaru má řadu dalších úkolů, těžko se může funkci věnovat v míře, kterou projekt fakticky vyžaduje. Organizační útvar ŘSD je současně pověřený vystupovat na stavbě jako objednatel, jde tedy o střet zájmů. 	<ul style="list-style-type: none"> ➤ Správce stavby musí být jakožto projektový manažer stavby odpovědný za kvalitní a efektivní realizaci díla i správnost cenových kalkulací. Musí jít o dostatečně finančně ohodnoceného odborníka, arbitra, který bude také řešit spory mezi zadavatelem a zhotovitelem. Je potřeba zajistit, aby nemohl být snadno odvolán. Jeho kontrolu by mělo provádět nejlépe Ministerstvo dopravy. Zároveň je potřeba správce stavby jako klíčovou osobu pro dohled nad stavbou podrobit zvláštní kontrole, která zajistí jeho nezávislost a nestrannost. ➤ V rámci organizační struktury ŘSD by měl být nejlépe zařazen pod Úsek kontroly kvality staveb (ÚKKS). ➤ Je potřeba posílit personálně úsek kvality a kontroly ŘSD – ÚKKS a vrátit jej na úroveň přímo podřízenou GRŘ. Ředitel ÚKKS pak může správce staveb metodicky řídit a vést.

9. Nedokonalé smluvní podmínky

9.1 Nesprávné využívání smluvních vzorů FIDIC

Problémy	Řešení
<ul style="list-style-type: none"> ✘ Zadavatel ŘSD deklaroval ve svých zadávacích dokumentacích pro veřejné zakázky, že vzorem pro předkládané Zvláštní obchodní podmínky je Červená kniha FIDIC (převzatá v květnu 2008). Případové studie dopravních staveb však potvrdily praxi, kdy byla zásadní pravidla dle FIDIC Red Book (např. způsob 	<ul style="list-style-type: none"> ➤ Smluvní vzory FIDIC je potřeba využívat s co nejméně změnami a zásahy, jež je činí bezzubými či zvýhodňují některou smluvní stranu. ➤ Je potřeba spíše měnit prostředí a podmínky v ČR než prověřené mezinárodní vzory.

<p>řešení sporů, postavení správce stavby, využití zádržného jako způsobu zajištění zodpovědnosti zhotovitele za vady stavby apod.) ze zvláštních obchodních podmínek pro konkrétní stavby vypuštěna či změněna a oslabena.</p> <p>× V únoru 2016 začaly platit nové zvláštní smluvní podmínky pro stavby projektované objednatelem upravující obecné podmínky červené knihy FIDIC pro české prostředí. Změn je ve zvláštních podmínkách oproti základním standardům celá řada. Některá zásadní ustanovení jsou z nich vypuštěna nebo upravena (například zádržné, řešení sporů).</p> <p>× Smluvní vzory Bílé a Žluté knihy FIDIC dosud nejsou v českém stavebnictví dostatečně využívány.</p>	
---	--

9.2 Smlouvy s projektanty, odpovědnost za vady projektu

Problémy	Řešení
<p>× Podklady pro zpracování projektu dopravní stavby, včetně průzkumů, diagnostiky či zaměření si projektant obvykle nezajišťuje sám. Dodává je zadavatel resp. jsou předmětem jiné veřejné zakázky. Projektant tak za vady projektu nenese odpovědnost. Při zjištěných vadách projektu se odvolává na špatné podklady a průzkumy.</p>	<p>➤ Soutěž na projektanta stavby má zahrnovat i provedení geotechnických průzkumů, diagnostiky či zaměření. Tyto podmínky musí být i součástí smlouvy s projektantem na zhotovení díla, včetně odpovědnosti a sankcí. Projektant tak bude odpovědný i za tyto činnosti, které jsou podmínkou pro kvalitní a podrobný projekt.</p>

9.3 Zadavatel nevyužívá možnosti reklamovat vady díla

Problémy	Řešení
<p>× Vzhledem k výše uvedeným střetům zájmů projektanta – zhotovitele a TDI nebyla dosud reklamována žádná projektová resp. zadávací dokumentace.</p> <p>× Přispívá k tomu i malá podrobnost projektové dokumentace pro zadávací řízení veřejné zakázky, nezakotvení reklamace ve smlouvě o dílo s projektantem.</p> <p>× Vzhledem ke střetům zájmů TDI a zhotovitele a zároveň špatně nastaveným zárukám, nejsou často reklamovány ani vady samotných staveb.</p>	<p>➤ Odpovědnost za vady projektové dokumentace musí být vymáhána po jejím zhotoviteli a následně po zhotoviteli stavby, který na počátku realizace musí dokumentaci zkontrolovat a převzít.</p> <p>➤ Tato zodpovědnost zhotovitele i projektanta za projekt musí být zakotvena ve smluvních podmínkách pro projektanty i pro zhotovitele stavby.</p>

9.4 Krátká požadovaná doba záruky za kvalitu stavby, není využíváno zádržné

Problémy	Řešení
<ul style="list-style-type: none"> × Životnost dopravních staveb je plánována na desítky let (v případě cementobetonových krytů 30 let, v případě mostů až 100 let), nicméně v zadávacím řízení je běžně požadována krátká doba záruky na min. 5 a max. 10 let. × Příliš krátkou dobu záruky uvádějí obecné předpisy Ministerstva dopravy: <ul style="list-style-type: none"> - Všeobecné obchodní podmínky platné do 1/2016 stanovily standardní záruční dobu na pouhých 60 měsíců pro mosty a 36 měsíců pro komunikace a ostatní objekty. - Nové ZOP platné od 2/2016 délku záruční doby neupravují. - Technické kvalitativní podmínky staveb (TKP) pak délku záruky stanoví nejčastěji na 5 let (včetně betonových krytů a mostů), a neodpovídají tak předpokládané životnosti díla. Tyto záruky jsou pak přeneseny do zadávací dokumentace, případně jsou přímo předmětem soutěže. 	<ul style="list-style-type: none"> ➤ Dostatečně dlouhá záruční doba pro stavby musí být zakotvena již v Technických kvalitativních podmínkách staveb (TKP) – především v TKP 1, 6, 7, 19 a 21 (http://www.pjpk.cz/TKP_01.htm). ➤ Je potřeba přesně stanovit na jakou část stavby se záruka vztahuje a co je jejím předmětem. ➤ Pro konkrétní stavbu – každou položku stavby záruku pevně stanoví podmínky ZD. (Např. vozovkové souvrství asfaltové, nosné konstrukce mostů, hydroizolace mostů, svodidla atd.) Délka záruky tak nemá být předmětem hodnotících kritérií ve veřejné soutěži. ➤ Záruční doba na skryté vady by měla být co nejdelší s ohledem na dobu životnosti jednotlivých staveb. Kategorizaci staveb a jejich životnost je potřeba uvést i v jednotlivých TKP. ➤ Odstranění zjevných vad a nedodělků, na které přijde zadavatel v součinnosti s technickým dozorem investora, nebo se jinak projeví do doby kompletního dokončení a finančního uzavření díla (1-2 roky po uvedení do provozu), je potřeba smluvně ošetřit a zakotvit podle ustanovení článku 11 - Odpovědnost za vady – Obecných smluvních podmínek FIDIC
<ul style="list-style-type: none"> × Není využíváno zádržné z každé faktury provázané se zárukou na odstranění zjevných vad a nedodělků do doby konečného převzetí stavby i se zárukou na skryté vady po celou dobu záruční doby. Oproti smluvním vzorům FIDIC byl tento institut ve Zvláštních smluvních podmínkách vypoštěn. 	<ul style="list-style-type: none"> ➤ Institut zádržného podle vzoru Červené knihy FIDIC (čl.14.9), jako významný způsob zajištění odpovědnosti zhotovitele za vady stavby, je potřeba zachovat. Zádržné bude provázáno jak se zárukou na odstranění zjevných vad a nedodělků do doby konečného převzetí stavby, tak se zárukou na skryté vady po celou dobu záruční doby.

9.5 Řešení sporů je nákladné a zdlouhavé

Problémy	Řešení
<ul style="list-style-type: none"> × Projekty dopravních staveb jsou ve většině případů nákladné a složité. V každém sporu jde obvykle o velké finanční prostředky a o čas. Vést takové spory před obecnými soudy, které se vyznačují značnou formálností a množstvím opravných prostředků, není praktické. 	<ul style="list-style-type: none"> ➤ Řešení sporů by mělo probíhat podle doporučení vzorových podmínek FIDIC. Ty nabízejí řešení sporů ve více fázích. Zcela na počátku stojí správce stavby, který by měl sporům a problémům předcházet. Samotný spor nejdříve řeší Rada pro rozhodování sporů (DAB), poslední instancí je pak mezinárodní arbitrážní soud, který se řídí pravidly mezinárodní hospodářské komory.

	<ul style="list-style-type: none"> ➤ Rozhodovány před mezinárodním arbitrážním soudem by měly být především spory týkající se velkých, náročných a nákladných staveb. Příslušnost k soudu by tedy měla být odstupňována dle velikosti stavby.
--	---

10. Nedostatečná evidence a digitalizace projektových dokumentů

Problémy	Řešení
<ul style="list-style-type: none"> ✘ ŘSD v současnosti teprve zavádí funkční elektronický systém řízení projektů a ukládání dokumentů k jednotlivým stavbám, resp. projektům - od počátku jejich vzniku až po realizaci a údržbu. ✘ V jednotlivých pobočkách ŘSD stále převládá problematická praxe skladování pouze papírových dokumentů k jednotlivým stavbám. ✘ Starší dokumenty nejsou digitalizovány vůbec. 	<ul style="list-style-type: none"> ➤ Je nezbytné urychleně dokončit a důsledně v praxi používat systém pro ukládání dokumentů (Centrální datový sklad (CDS) a jeho kooperaci se systémem TEMPUS pro shromažďování dat od dozorů staveb. ➤ Digitalizovat je potřeba celý projekt - od jeho přípravy, průzkumů a zaměření, po ukončení VZ, realizaci stavby, zahrnutí dat o provozu. Každá zakázka tak bude mít svůj „Evidenční list“ se všemi podrobnostmi. Systém musí být zabezpečen proti neoprávněné manipulaci s daty. ➤ Digitalizovat je potřeba dokumentaci co nejvíce staveb s přednostním zaměřením na ty projekty dálnic, které jsou stále ve výstavbě. ➤ Pravidla a systém digitalizace a správy dokumentů k jednotlivým zakázkám musí být zakotven ve vnitřní směrnici ŘSD, kterou je potřeba vytvořit. ➤ Pro shromažďování dat je potřeba využívat datové předpisy ŘSD - např.: C4 pro geotechnické průzkumy a jejich archivaci, C2 pro předávání digitální projektové dokumentace.

Přílohy:

Příloha 1:

Příklad k bodu 7 – Problémy VZ

Rámcová smlouva na geotechnický průzkum pro ŘSD

Soutěž z roku 2013, délka trvání smlouvy: 4 roky, celková částka 144 mil. Kč.

Tabulka zachycuje výsledky zadaných minitendrů v rámci prvního roku trvání smlouvy.

Zdroj: Profil zadavatele ŘSD

	Minitendry - rok 1.						
16.8.2013	21.1.2014	27.8.2014	27.8.2014	27.8.2014	28.8.2014	28.8.2014	28.8.2014
INSET	9,7						
Pragoprojekt							8,2
SUDOP Praha					4,6		
GEOTec		4,4					
AZ Konzult						5,9	
ARCADIS				4,8			

Příloha 2:

Příklady k bodu 8 – Střety zájmů

Doporučení: „Projektant realizační dokumentace stavby RDS nesmí být totožný s projektantem projektové dokumentace pro provedení stavby PDPS ani s technickým dozorem investora TDI.“

Poprvé bylo toto pravidlo použito v roce 2012 v zadávací dokumentaci pro modernizaci D1, dále i v roce 2014 v základních obchodních podmínkách pro stavbu D1-0137:

D1-137: Bod 4.4 zvláštních obchodních podmínek: „Zhotovitel je za všech okolností povinen prověřit a zajistit, že žádný z jeho podzhotovitelů ani dodavatelů na nižších úrovních subdodavatelského řetězce, který pro zhotovitele případně zpracovává realizační dokumentaci stavby (RDS) nebo se na jejím zpracování podílí, v žádném časovém okamžiku pro objednatele nezpracovával projektovou dokumentaci pro provedení stavby, nebo nebude vykonávat autorský dozor nebo technický dozor investora ve vztahu k této stavbě.“

D1-21: Čl. 8.4 dílu 2 zadávací dokumentace: „Zhotovitel stavby musí zajistit, aby projektant, který pro něj bude vypracovávat Realizační dokumentaci stavby (RDS), nebyl totožný se subjektem, který pro zadavatele vypracoval projektovou dokumentaci pro provedení stavby (PDPS) nebo bude vykonávat autorský dozor či technický dozor investora (dále TDI) na předmětné stavbě.“

Z těchto formulací však vyplývá, že projektant zadavatele (PDPS) může být stejný jako TDI, je proto potřeba formulace dále upravit a odstranit i tento možný střet zájmů.

Zpracovala Dopravní federace NNO, duben 2016

Kontakt:

Dopravní federace nevládních neziskových organizací o.s.

Lublaňská 398/18, 120 00 Praha 2

info@dopravnifederace.cz

www.dopravnifederace.cz

www.pruhlednadoprava.cz

Tento dokument vznikl v rámci projektu Monitoring a prosazování dobré správy v investičních aktivitách ministerstva dopravy (www.pruhlednadoprava.cz).

Projekt sleduje kvalitu a efektivitu projektového řízení vzhledem k přípravě a realizaci investic do dopravní infrastruktury. Druhou sledovanou oblastí je vlastnická politika Ministerstva dopravy ve státem vlastněných podnicích v resortu dopravy a proces nominací do kontrolních orgánů těchto podniků a podřízených organizací.



*Podpořeno grantem z Islandu, Lichtenštejska a Norska v rámci EHP fondů.
www.fondnno.cz a www.eeagrants.cz*