

Případová studie veřejné zakázky na stavbu dálnice D3 v úseku Tábor – Veselí nad Lužnicí



Průhledná doprava



Případová studie veřejné zakázky na stavbu dálnice D3 v úseku Tábor – Veselí nad Lužnicí

Autor: Marek Zelenka a kol., Oživení o. s.

Případová studie vznikla v rámci projektu Monitoring a prosazování dobré správy v investičních aktivitách ministerstva dopravy. (www.pruhlednadoprava.cz)

© Dopravní federace NNO o. s., Praha, prosinec 2015

Vydavatel a distribuce:
Dopravní federace NNO o. s.
Lublaňská 18
120 00 Praha 2
www.dopravnifederace.cz
info@dopravnifederace.cz

**fond
pro NNO**

NRCS

nadace
partnerství

ICELAND
LIECHTENSTEIN
NORWAY
**eea
grants**

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

Obsah

I.	Úvod	4
II.	Základní informace	5
III.	Metodika zpracování případové studie	6
IV.	Hlavní zjištění	7
V.	Případová studie	8
1.	Fáze přípravy veřejné zakázky	8
1.1.	Potřeba realizovat zakázku	8
1.2.	Plánovaný typ smluvního vztahu	8
2.	Fáze přípravy a realizace zadávacího řízení	9
2.1.	Spojení šesti staveb do jedné velké zakázky	9
2.2.	Obchodní podmínky a smluvní vztah mezi zadavatelem a zhotovitelem stavby	9
2.3.	Ekonomické a finanční kvalifikační předpoklady dle § 55 ZVZ	10
2.4.	Technické kvalifikační předpoklady dle § 56 ZVZ	10
2.5.	Možnost využití subdodavatelů	11
2.6.	Hodnotící kritéria dle § 44 ZVZ	11
2.6.1.	Nabídková cena stavby, most přes rybník Koberný	12
2.6.1.1.	Změny stavby mostu přes rybník Koberný	12
2.6.2.	Lhůta pro uvedení stavby do provozu	13
2.6.3.	Délka záruční doby	14
2.7.	Dotazy uchazečů	15
2.8.	Cena jako jediné kritérium u zakázky na správce stavby a TDI	15
3.	Fáze výběru dodavatelů	15
3.1.	Zprávy o posouzení nabídek a výběru dodavatelů	15
3.1.1.	Zakázka na zhotovitele	16
3.1.2.	Zakázka na správce stavby a technický dozor	16
4.	Fáze realizace předmětu zakázky	17
4.1.	Funkce správce stavby a TDI v jednom	17
4.1.1.	Doba vypsání zakázky na správce stavby a TDI	17
4.2.	Další související zakázky a zásadní kumulace funkcí společnosti Pragoprojekt	18
4.3.	Kontroly SFDI	19
4.4.	Smluvní pokuty	19
4.5.	Zakázka na demontovatelná svodidla	20
5.	Fáze ukončení zakázky	21
5.1.	Nárůst nákladů	21
5.2.	Zakázky na vícepráce zadané na poslední chvíli	22
VI.	Závěr	22
VII.	Příloha 1: Přehled se stavbou souvisejících veřejných zakázek	23
VIII.	Příloha 2: Chronologie projektu	25
IX.	Seznam zkratk	27

I. Úvod

Dopravní federace NNO se ve spolupráci s dalšími nevládními organizacemi věnuje v rámci projektu Průhledná doprava identifikaci hlavních slabin přípravy a výstavby velkých dopravních staveb a prosazování opatření ke zlepšení projektového řízení a procesu zadávání veřejných zakázek (dále jen „VZ“) v této oblasti. Nedostatky identifikujeme na základě případových studií konkrétních nedávno dokončených nebo ještě probíhajících velkých dopravních staveb.

Hlavním předmětem našeho zájmu je proces přípravy projektu včetně odůvodnění a potřeby jej realizovat. Zaměřujeme se dále na přípravu a průběh hlavní veřejné zakázky při stavbě dálnice – zakázky na zhotovitele stavby. Analyzujeme v souvislostech také další související veřejné zakázky – především na technický dozor investora (dále jen „TDI“) případně správce stavby (pokud jde o externí firmu), i na působení dalších aktérů stavby. V neposlední řadě nás zajímá i průběh samotné stavby a její uzavření.

Analýza přípravy a realizace výstavby dálnice D3 v úseku Tábor – Veselí nad Lužnicí je v pořadí třetí případovou studií velké dopravní stavby, kterou se snažíme přispět do diskuse. Této studii předcházely analýzy projektu výstavby dálnice D1 – 0137 v úseku Přerov – Lipník nad Bečvou a rekonstrukce, resp. modernizace dálnice D1 – úseku č. 21 mezi Lhotkou a Velkou Bíteší. Ve srovnání s předchozími studiemi jde v případě D3 Tábor – Veselí o stavbu, jejíž první tendry byly realizovány v roce 2008 podle Zákona o veřejných zakázkách (dále jen „ZVZ“) platného ještě před transparentní novelou. Některé problémy, na které poukazujeme, by tedy v současnosti již nemohly nastat.

Dálnice D3 jako spojnice mezi Prahou a jihem Čech a dále spojení s Rakouskem má ve své aktuální státem plánované trase některé sporné a dosud nerealizované úseky především ve středních Čechách.

Úseky 0307 a 0308 mezi Táborem a Veselím nad Lužnicí, na které se tato studie zaměřila, jsou největším projektem dálnice realizovaným Ředitelstvím silnic a dálnic (dále jen „ŘSD“) po roce 2007, pokud jde o rozpočet a počet velkých staveb v něm zahrnutých. Takto velký projekt s sebou nese řadu rizik spojených např. s transparentností veřejných zakázek či použitými kvalifikačními předpoklady pro uchazeče. „Schovaly se“ v něm také například nesrovnalosti při stavbě mostu přes rybník Koberný, který sám o sobě stál více než 1,1 mld. Kč. Zjistili jsme i další pochybení v procesu přípravy a průběhu veřejných zakázek. Stavba navíc není ani 2 roky po svém uvedení do provozu finančně ukončena a fakturace externích dodavatelů stále probíhá.

Tyto aspekty i řadu dalších zjištění detailněji přibližuje tato studie.

II. Základní informace

Veřejné zakázky na zhotovitele, technický dozor a další související služby byly zadány pro celou část dálnice D3 mezi Tábořem a Veselím nad Lužnicí. Tato část **D3 zahrnuje následující stavby**:

- **rekonstrukce části úseku 0306 II** (Chotoviny – Tábor)
- **novostavba úseku 0307** (Tábor – Soběslav), jejíž součástí jsou 3 hlavní stavby:
 - **0307 A** – stavba dálnice (16 km)
 - **0307 B** – most přes rybník Koberný (575 m)
 - **0307 C** – most přes Černovický potok (765 m)
- **novostavba úseku 0308** (Soběslav – Veselí nad Lužnicí), jejíž součástí jsou 2 hlavní stavby:
 - **0308 A** – stavba dálnice (7,5 km)
 - **0308 B** – most přes Lužnici (1063 m)

Tato případová studie se tam, kde je to možné, zaměřuje především na **stavby v úseku 0307 (Tábor – Soběslav)**. Některá zjištění se tak týkají pouze úseku 0307, některá se týkají celé dálnice D3 mezi Tábořem a Veselím nad Lužnicí.

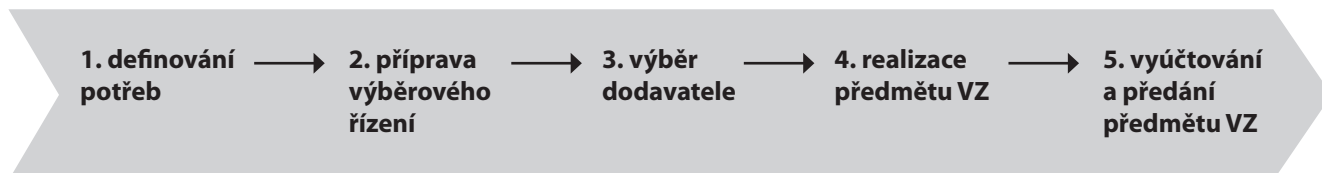
Zadavatel	Ředitelství silnic a dálnic ČR
Název veřejné zakázky	Provedení stavby dálnice D3 Tábor – Veselí nad Lužnicí
Evidenční číslo	60015787 http://www.vestnikverejnychzakazek.cz/en/Form/Display/83911
Předmět	Novostavba dálnice D3 v úseku Tábor – Veselí nad Lužnicí v kategorii D27,5/120 o délce 22,6 km
Druh řízení	Otevřené
Předpokládaná hodnota celé zakázky (stavby 0307, 0308, 0306 II) v zadávacím řízení (2008)	10 000 000 000 Kč bez DPH
Vysoutěžená hodnota celé zakázky (stavby 0307, 0308, 0306 II) (2008)	10 447 868 124 Kč bez DPH
Předpokládaná hodnota staveb 0307/A, B, C (investiční záměr z roku 2004)	5 028 571 000 Kč bez DPH
Vysoutěžená hodnota staveb 0307/A, B, C (2008)	6 388 175 000 Kč bez DPH
Celkové investiční náklady na stavby 0307/A, B, C (2014)	7 424 043 734 Kč bez DPH
Financování	Zakázka je financována z prostředků EU v rámci Operačního programu Doprava 2007–2014
Zahájení zadávacího řízení na zhotovitele stavby	9. dubna 2008
Ukončení zadávacího řízení na zhotovitele stavby	9. září 2008
Uvedení do provozu	červen 2013
Projektant	Úsek 0307: Valbek, spol. s r.o.; Novák a Partner s.r.o.; SUDOP Praha a.s.; Úsek 0308: Pragoprojekt a.s.
Zhotovitel	Sdružení „D3 Tábor – Veselí nad Lužnicí“: STRABAG, a.s.; Metrostav, a.s.; Inženýrské stavby, a.s.; EUROVIA CS, a.s. (Původně Stavby silnic a železnic, a.s.)
Správce stavby a technický dozor stavby	Sdružení Pragoprojekt / SGS – D3 Tábor – Veselí nad Lužnicí (Pragoprojekt, a.s.; SGS Czech Republic, s.r.o.)

III. Metodika zpracování případové studie

Cíl případové studie

Cílem studie je popsat a vyhodnotit postup zadavatele v jednotlivých fázích veřejné zakázky. Všechny 5 fází dohromady chápeme jako komplexní proces zahrnující nejen samotné zadání zakázky na základě zákona č. 137/2006 Sb. o veřejných zakázkách, ale obsahující také všechny ostatní úkony, které souvisí se zdárnou realizací veřejných projektů. Tedy od definování cílů reagujících na veřejné potřeby až po jejich naplnění.

Fáze procesu veřejné zakázky



Postup zpracování a hodnocení

Případová studie vychází z metodiky pro snižování korupčních rizik (Oživení, 2012).¹

Zdroje informací

- Věstník veřejných zakázek a profily zadavatelů (informační povinnosti, související zadávací řízení atp.)
- Odpovědi zadavatele na žádosti o informace podle zákona č. 106/1999 Sb. o svobodném přístupu k informacím
- Komunikace s odpovědnými úředníky ŘSD
- Zpráva Národní ekonomické rady vlády (dále jen „NERV“) z roku 2011 o stavu korupce v pozemním stavitelství (<http://www.vlada.cz/cz/ppov/ekonomicka-rada/dokumenty/nerv-boj-proti-korupci--84722>)
- Dokumentace stavby

¹ Korupční rizika ve veřejných zakázkách: jak jim čelit? Metodika pro územní samosprávy, Oživení, 2012; dostupná na http://www.bezkorupce.cz/wp-content/uploads/2011/09/metodika_FINAL.pdf

IV. Hlavní zjištění

■ Nekoncepční příprava projektu

Záměrem ministerstva dopravy bylo realizovat projekt formou PPP (Public – Private Partnership), do přípravy takto koncipovaného projektu investovalo minimálně dva roky a 120 mil. Kč. Projekt se ve výsledku formou PPP nerealizoval převážně z důvodu nepřipravenosti stavby ve smyslu chybějících stavebních povolení a majetkoprávní přípravy. (Více v kap. 1.2)

■ Obří zakázka na 6 různých staveb s obrovským rozpočtem

Zadavatel ŘSD vypsal jednu velkou zakázku na celkem 6 samostatných staveb (2 úseky dálnice, 3 velké dálniční mosty a rekonstrukci stávajícího úseku dálnice)². Toto spojení však nebylo nutné ani žádoucí. (Více v kap. 2.1.) Zadavatel tak například značně zvýšil nároky na kvalifikaci dodavatelů a omezil počet potenciálních uchazečů, zakázka se tedy soutěžila v minimálním konkurenčním prostředí. (Více v kap. 2.3 a 2.4) Výsledkem tohoto dosud největšího tendru, který ŘSD od roku 2007 vypsal, byly pouze 4 obdržené nabídky, z nichž 2 byly z formálních důvodů vyloučeny. Výsledná cena zakázky pak patrně i proto překročila předpokládanou hodnotu skoro o 0,5 mld. Kč. (Více v kap. 2.6.1)

■ Diskriminační kvalifikační předpoklady a nevhodně zvolená kritéria hodnocení v zakázce na zhotovitele

Zadavatel použil pro výběr zhotovitele diskriminační ekonomické a technické kvalifikační předpoklady, které mohly vést k omezení počtu uchazečů o zakázku. Nabídku tak mohl podat jen uchazeč, který měl v posledních třech letech obrát ve výši 36 mld. Kč, což je více jak 3,5násobek předpokládané hodnoty zakázky. (Více v kap. 2.3) Zadavatel také mimo jiné požadoval, aby některé vybavení uchazeče bylo nejvýše 7 let staré. Dále aby disponoval betonárkami a obalovnami, což je podmínka, kterou judikatura o několik let později shledala jako diskriminační, a tedy v rozporu se zákonem. (Více v kap. 2.4) Všechny kvalifikační předpoklady tak společně značně omezily konkurenci v zadávacím řízení. Složení i váha hodnotících kritérií se s ohledem na velikost a typ stavby navíc ukázaly jako nevhodně zvolené. (Více v kap. 2.6)

■ Diskriminační kvalifikační předpoklady, nevhodné kritérium hodnocení v zakázce na správce stavby a TDI

Do zadávacího řízení společné zakázky na správce stavby a technický dozor investora se přihlásily pouze dva subjekty. Důvodem byly jako u zakázky na zhotovitele staveb vysoké kvalifikační předpoklady pro uchazeče, kterými mohl projít jen malý okruh potenciálních konkurentů. Soutěžilo se navíc pouze s jediným kritériem – nejnižší nabídkovou cenou. Obzvláště u zakázek tohoto typu by kritériem měla být převážně kvalita a ne tlak na cenu. Celkové náklady zadavatele tak mohou značně narůst v případě, že vybere sice nejlevnější, ale zároveň málo kvalitní technický dozor. (Více v kap. 2.8)

■ Chybné zprávy o posouzení a hodnocení nabídek

Zprávy o posouzení a hodnocení nabídek u zakázky na zhotovitele i zakázky na správce stavby a TDI neobsahují zákonné náležitosti, a zadávací řízení je tak netransparentní a nepřezkoumatelné. (Více v kap. 3.1)

■ Střet zájmů a kumulace funkcí

Ve společnosti Pragoprojekt se kumulovala řada funkcí: tvůrce investičního záměru, projektant, správce stavby, technický dozor a několikrát i odborný konzultant. Pragoprojekt tak mohl ovlivňovat jak charakter stavby, tak průběh výstavby i její kontrolu. Taková koncentrace pravomocí a střet zájmů představuje významné korupční riziko a zároveň omezuje kontrolní mechanismy realizace. (Více v kap. 4.1 a 4.2)

■ Dozor stavby začal pracovat až půl roku po jejím zahájení

Zadavatel uzavřel smlouvu se správcem stavby a technickým dozorem až půl roku poté, co podepsal smlouvu se zhotovitelem. Správce stavby se tak nemohl podílet na přípravě zadávacího řízení a zadávací dokumentace, ani dozоровat do té doby provedené práce. (Více v kap. 4.1.1)

■ Dva roky finančně neuzavřená stavba

Stavba nebyla ani dva roky po uvedení do provozu finančně uzavřena. V roce 2014 i 2015 probíhala pravidelná fakturace některých externích dodavatelů především Pragoprojektu. (Více v kap. 5.1)

² Problematický je v této souvislosti rekonstruovaný úsek 0306 II Chotoviny – Tábor. V zadávací dokumentaci se sice objevuje jako samostatná stavba, v některých jiných dokumentech se však zahrnuje do úseku 0307 A. Nemění to však nic na tom, že jde o samostatnou rekonstrukci, která mohla být soutěžena ve zvláštním zadávacím řízení.

V. Případová studie

1. Fáze přípravy veřejné zakázky

Podklady:

- **Stanovisko o hodnocení vlivů na životní prostředí (EIA)** vydané Ministerstvem životního prostředí (dále jen „MŽP“) dne 5. února 2001, č. j. NM 700/3044/4017/OPVŽP/00
- **Investiční záměry** staveb 0307 A – C z února 2004, zpracované společností Pragoprojekt, a.s.
- **Závěr z kontrolní akce Národního kontrolního úřadu (dále jen „NKÚ“)** č. 10/15 „Peněžní prostředky určené na pořízení dálnice D3“, prováděné v letech 2010 a 2011 (<http://www.nku.cz/scripts/rka/detail.asp?cisloakce=10/15&rok=0&sestava=0>)

1.1. Potřeba realizovat zakázku

Dálnice D3 je dálniční tah v ČR, který má spojit Prahu s Jihočeským krajem a sousedním Rakouskem. Je zároveň naplánována jako součást celoevropské dálniční a silniční sítě TEN-T, konkrétně tahu E 55 vedoucího ze Skandinávie přes území ČR až do Řecka. S výjimkou úseků na našem území je již celý tah veden po dálnicích. Výstavba D3 mezi Prahou, Českými Budějovicemi a státní hranicí s Rakouskem se plánuje více než 25 let, přičemž doposud byla dokončena jen její část v délce 42 km (včetně úseku řešeného studií) z celkových 174 km. Tohoto úseku se netýkají spory o vedení trasy dálnice, jako je tomu v případě části dálnice D3 ve Středočeském kraji.

1.2. Plánovaný typ smluvního vztahu

Původním záměrem zadavatele bylo využít pro úsek mezi Tábořem a Bošilcem (úseky 0307/A–C a 0308/A–C) **spolupráci soukromého a veřejného sektoru (projekt PPP)**. Příprava projektu PPP probíhala (podle protokolu NKÚ) již od roku 2003³. Usnesením č. 1017 ze dne 17. srpna 2005 vzala vláda tento projekt na vědomí a pověřila ministra dopravy, aby pokračoval v jeho přípravě. **Podle závěrů NKÚ**⁴ však podkladové materiály pro usnesení vlády obsahovaly věcně nesprávné údaje např. o tom, že úseky pro PPP projekt jsou stavebně-právně připraveny, přičemž tou dobou **nebyla vydána ani stavební povolení, ani nebyly vykoupeny všechny nezbytné pozemky**.

Ministerstvo dopravy (dále jen „MD“) následně práce na projektu PPP ani nedokončilo a od roku 2005 (jak uvádí protokol NKÚ) začalo připravovat soutěž již standardním způsobem. Formou PPP projektu se měly budovat až následující úseky směrem ke státním hranicím, což potvrdila i vláda dalším usnesením č. 672 ze dne 2. června 2008. I od tohoto usnesení se vláda v následujících letech **odchýlila**. Toto již ale přesahuje rámec této případové studie, neboť usnesení se netýká úseku 0307 ani 0308.

Celkové náklady na přípravu nerealizovaného projektu PPP činily nejméně 120 mil. Kč.⁵

³ Podle ŘSD začala příprava projektu PPP až v roce 2005 (viz http://www.dalnice-d3.cz/public/data/file/RSD_D3_2013.pdf)

⁴ Viz Závěr z kontrolní akce NKÚ č. 10/15 „Peněžní prostředky určené na pořízení dálnice D3“, prováděné v letech 2010 a 2011 (<http://www.nku.cz/scripts/rka/detail.asp?cisloakce=10/15&rok=0&sestava=0>)

⁵ Viz Závěr z kontrolní akce NKÚ č. 10/15 „Peněžní prostředky určené na pořízení dálnice D3“, prováděné v letech 2010 a 2011 (<http://www.nku.cz/scripts/rka/detail.asp?cisloakce=10/15&rok=0&sestava=0>)

2. Fáze přípravy a realizace zadávacího řízení

Podklady:

- **Stanovisko o hodnocení vlivů na životní prostředí (EIA) vydané MŽP dne 5. února 2001, č. j. 700/3044/4017/OPVŽP/00**
- **Studie ekonomické proveditelnosti z roku 2004, zpracovaná společností Pragoprojekt, a.s.**
- **Zadávací dokumentace na zhotovitele stavby D3 (Tábor – Veselí nad Lužnicí), 2008**
- **Usnesení Vlády ČR č. 732 z 9. června 2008 o ustanovení hodnotících komisí pro posouzení a hodnocení nabídek uchazečů**
- **Schvalovací protokol pro projekt předložený k potvrzení podpory Evropskou komisí č. j. 81/2009-430-PPR/7, z roku 2009**
- **Věstník veřejných zakázek, ev. č. zakázky 60015787 (<https://www.vestnikverejnychzakazek.cz/en/Form/Display/83911>)**
- **Zadávací dokumentace k souvisejícím zakázkám s hodnotou plnění nad 500 tis. Kč**
- **Profil zadavatele: (<https://www.egordion.cz/nabidkaGORDION/profilRSD>)**

V této fázi jsou analyzovány vybrané stěžejní body zadávací dokumentace zakázky na zhotovitele stavby a v kapitole 2.8 pak hodnotící kritéria společné zakázky na správce stavby a TDI:

2.1. Spojení šesti staveb do jedné velké zakázky

Pro veřejnou soutěž se zadavatel rozhodl **spojit 6 staveb do jedné obří zakázky**. Stavba dálnice D3 v úseku Tábor – Veselí nad Lužnicí se tak stala **největší zakázkou, kterou ŘSD od roku 2007 dodnes vypsal**. S ohledem na toto spojení byly formulovány velmi vysoké požadavky na kvalifikaci dodavatele, což následně vedlo i k minimálnímu počtu podaných a hodnocených nabídek.

Dle našeho názoru však **nebylo nutné spojovat zakázky na rekonstrukci stávajícího úseku, výstavbu dvou nových úseků a výstavbu 3 velkých mostních objektů do jedné velké zakázky**. Zadavateli by ani rozdělením této zakázky na menší nehrozilo, že by se dostal do rozporu s § 13 odst. 3 ZVZ pro umělé dělení zakázky pod finanční limity. Ba naopak, taková **dělení zakázek jsou doporučována např. Evropskou komisí⁶** a byla **promítnuta i do nové směrnice** o zadávání veřejných zakázek, kde je dělení na menší (avšak nepodlimitní) zakázky přímo vyžadováno.⁷

Rozdělení zakázky na menší části sice **zvyšuje nároky na zadavatele při koordinování** celé stavby a administraci vyššího počtu zadávacích řízení, **má ale významný efekt na rozšíření potenciálního okruhu uchazečů** a konkurenci na stavebním trhu, čímž může dojít ke **značné úspoře investičních nákladů**.

Dalším důvodem, proč nespojovat stavby do jedné velké zakázky, je možnost výrazného nárůstu ceny pouze u některé ze staveb či možnost významných změn projektu přesahujících tehdy platný limit 20 % víceprací (jak uvádíme dále v kapitole 2.6.1 na příkladu mostu přes rybník Koberný). Při soutěžení staveb zvlášť by takové změny projektu nebyly možné bez nutnosti nového zadávacího řízení a nové soutěže.

2.2. Obchodní podmínky a smluvní vztah mezi zadavatelem a zhotovitelem stavby

Zásadní vliv na bezproblémovou realizaci zakázky má její příprava. Při realizaci velkých projektů pozemních komunikací je cílem především co nejrychlejší a nejkvalitnější dokončení celé stavby tak, aby mohla sloužit svému účelu. U projektů takového rozsahu je potřeba počítat s tím, že se v průběhu realizace objeví **mnohé nepředpokládané skutečnosti**. **Sporům** mezi zadavatelem a zhotovitelem je podle mezinárodních zkušeností třeba především předcházet **správným smluvním nastavením a snahou o jejich smírné vyřešení**. K tomu slouží **smluvní vzory FIDIC** (Mezinárodní federace konzultačních inženýrů), které jsou postaveny právě na tom, aby se případné dílčí spory vyřešily co nejrychleji a aby jejich řešení nemělo negativní vliv na realizaci celé stavby.

Smluvní nastavení mezi zadavatelem a zhotovitelem se podle zadávací dokumentace řídí vzorovými smluvními podmínkami FIDIC, konkrétně tzv. Červenou knihou⁸. Červená kniha má pak dvě části – General conditions („Všeobecné obchodní podmínky“, dále jen „VOP“) a Special conditions of contract („Zvláštní obchodní podmínky“, dále jen „ZOP“). ZOP upravují specifika dané stavby a zároveň uvádějí VOP do souladu s národním právním řádem. Při tvorbě ZOP je ovšem třeba klást důraz na to, aby nenarušily smysl VOP, tedy Červené knihy.

⁶ Viz Evropský kodex osvědčených postupů pro usnadnění přístupu malých a středních podniků k veřejným zakázkám ze dne 25. června 2008 SEC(2008)2193, v češtině dostupný zde: http://ec.europa.eu/internal_market/publicprocurement/docs/sme_code_of_best_practices_cs.pdf

⁷ Viz bod 78. úvodních důvodů pro přijetí a čl. 46 směrnice č. 2014/24/EU.

⁸ „Conditions of Contract for Construction“ – First edition 1999, The Red Book.

ZOP pro zhotovení této konkrétní zakázky představují ovšem tak zásadní úpravy VOP, že je otázkou, zda lze stále ještě mluvit o Červené knize FIDIC. Zejména pak nastavení kompetencí správce stavby, který hraje ve smlouvách FIDIC zásadní roli, je tu velmi omezeno. **Nepoužila se** ani ustanovení o **Radě pro řešení sporů** a v neposlední řadě se v důsledku formulace ZOP nepoužila ani **ustanovení o zádržném**.

Ustanovení o zádržném je důležitým prvkem smlouvy podle Červené knihy FIDIC (bod 14.9), které bylo ovšem pomocí ZOP ze smlouvy **vyjmuto**. Zádržné (neboli pozastávka) je institut, který nutí zhotovitele dbát na kvalitu provedení díla. Jde o část dohodnuté ceny díla, resp. část každé faktury, která bude zhotoviteli vyplacena teprve po splnění určité podmínky – konečném převzetí stavby a skončení poslední záruční doby. Není zřejmé, proč se zadavatel rozhodl tak důležitý nástroj ze smlouvy vypustit.

Zadavatel tak pro stavbu dálnice D3 v úseku Tábor – Veselí nad Lužnicí vytvořil smluvní vztah, který se **zásadně odlišuje od mezinárodní dobré praxe**. Není tedy divu, že se **při realizaci zakázky objevily jevy, kterým se právě Červená kniha FIDIC snaží předcházet – prodlužování termínu výstavby, navyšování ceny a nekvalitní výsledná stavba**.

2.3. Ekonomické a finanční kvalifikační předpoklady dle § 55 ZVZ

Před posouzením vybraných ekonomických a finančních kvalifikačních kritérií je třeba upozornit, že možnost použití těchto kritérií zákonodárce zrušil tzv. transparenční novelou č. 55/2012 Sb. s účinností od 1. 4. 2012. Důvodem pro vypuštění tohoto paragrafu byl fakt, že se tato kvalifikační kritéria zneužívají pro omezování soutěže ve veřejných zakázkách. Soutěž na stavbu dálnice D3 v úseku Tábor – Veselí nad Lužnicí toho může být příkladem.

Nastavení ekonomických a finančních kvalifikačních předpokladů zde bylo i podle názoru NKÚ **tak vysoké, že mohlo omezit počet podaných nabídek**.⁹

Konkrétně si zadavatel určil, aby dodavatel (resp. alespoň jeden z dodavatelů v případě, že se do soutěže přihlásí sdružení dodavatelů) splňoval podmínku minimálního obrátu v posledních třech letech ve výši 12 mld. Kč za každý rok. Jinými slovy, nabídku mohl podat **pouze uchazeč s obrátem 36 mld. Kč** za roky 2005, 2006 a 2007. Jde tedy o více jak **3,5násobek předpokládané hodnoty zakázky**. Ačkoli z rozhodovací praxe Ústavu pro ochranu hospodářské soutěže (ÚOHS) vyplývá, že by tento požadavek patrně nebyl v rozporu se zákonem, bylo zřejmé, že tento objem prací splňuje na území ČR jen **dopředu známý počet stavebních společností**.

Dále zadavatel požadoval, aby uchazeč disponoval **jistým zdrojem financování**. Konkrétně měl uchazeč předložit **příslib banky k poskytnutí úvěru ve výši alespoň 1,5 mld. Kč po celou dobu výstavby**. Není bez zajímavosti, že konkrétně tento požadavek nesplnili hned dva ze čtyř uchazečů o zakázku.

2.4. Technické kvalifikační předpoklady dle § 56 ZVZ

Zadavatel požadoval, aby uchazeč o zakázku **disponoval nebo měl smluvně zajištěné i obalovny a betonárky o minimálním výkonu a stáří**. Takový požadavek byl však o několik let později shledán nepřijatelným: K přiměřenosti takového požadavku se vyjádřil např. Krajský soud v Brně v rozsudku č. j. 62 Af 1/2011-83 ze dne 19. července 2012.¹⁰ Zde mimo jiné uvedl, že takový **požadavek je diskriminační a nezajišťuje zadavateli garanci, že uchazeč o zakázku je s to ji řádně plnit**. K tomuto účelu dle soudního rozhodnutí lépe slouží **referenční zakázky**, ze kterých logicky vyplývá, že si uchazeč v minulosti byl schopen zajistit kvalitní spolupráci s obalovnami.¹¹

Kromě toho požadoval zadavatel po uchazečích, aby **disponovali různými stavebními stroji, vozidly a nákladními automobily** v daném minimálním počtu, minimálním výkonu a maximálním stáří (např. 5 kusů dozerů o minimálním výkonu 100 kW a **maximálním stáří 7 let**).

Z těchto parametrů se zdá být **problematické zejména maximální povolené stáří těchto strojů**. Pokud chtěl zadavatel zamezit tomu, aby se zhotovitelem nemohl stát žádný uchazeč s nekvalitními stavebními stroji, nevybral objektivní kritérium. Kvalitu stroje může sice stáří ovlivnit, na druhou stranu jej však zásadně ovlivňuje i kvalita údržby, celková kvalita výrobku a zejména pak opotřebenost stroje. Jinými slovy, nelze jednoznačně říct, že 7 let starý stroj odvede práci na stavbě objektivně lépe než stroj starý 8 a více let. Za výslednou kvalitu práce ručí zhotovitel a je pouze na něm, jaké k práci používá vybavení.

⁹ Viz Závěr z kontrolní akce NKÚ č. 10/15 „Peněžní prostředky určené na pořízení dálnice D3“, prováděné v letech 2010 a 2011 (<http://www.nku.cz/scripts/rka/detail.asp?cisloakce=10/15&rok=0&sestava=0>)

¹⁰ Rozsudek Krajského soudu v Brně potvrdil následně i Nejvyšší správní soud ČR v rozhodnutí č. 1 Afs69/2012–59 z 28. března 2013.

¹¹ Stejný názor následně zastával i Úřad pro ochranu hospodářské soutěže v rozhodnutí ze dne 23. 1. 2013, č. j. ÚOHS-S556/2012/VZ-1504/2013/514/ZČa.

V této souvislosti lze odkázat např. na rozsudek Nejvyššího správního soudu č. j. 9 Afs 87/2008-81 ze dne 9. července 2009, podle kterého zadavatel musí **užívat pouze ty kvalifikační požadavky**, které jsou **objektivně odůvodnitelné, přiměřené**, a především nesmí vést k **bezdůvodnému omezení možnosti dodavatelů účastnit se zadávacího řízení** či k jakémukoliv **zvýhodnění některého z potenciálních dodavatelů**.

Z výše zmíněných důvodů jsme toho názoru, že zadavatelův požadavek disponovat obalovkami a betonárkami, resp. požadavek na vybavení určitého maximálního stáří **byl diskriminační a mohl vést k omezení počtu potenciálních uchazečů o zakázku**.

2.5. Možnost využití subdodavatelů

Zadavatel takto vysokými nároky na zhotovitele jistě sledoval dosažení co nejvyšší možné kvalifikace vítězného uchazeče. Jinými slovy se snažil mít jistotu, že práce na výstavbě bude provádět jen opravdu kvalifikovaný subjekt, který splňuje náročné podmínky pro výběr.

Poněkud v kontrastu s touto premisou je znění **Zvláštní přílohy k nabídce**, podle které se zhotovitel zavazuje, že provede „**minimálně 55 % z objemu prací (55 % z nabídkové ceny díla) vlastními kapacitami**“. Z takto formulovaného požadavku vyplývá, že zadavatel dal zhotoviteli možnost, aby skoro polovinu všech prací prováděl pomocí třetích subjektů. **Třetí subjekty ovšem nemusí splňovat náročné kvalifikační podmínky určené v zadávací dokumentaci**. Zadavatelem požadovaná přísná kvalifikační kritéria na zhotovitele tak ve výsledku postrádají do značné míry smysl.

V důsledku takto nastavených smluv pak dochází k často kritizované situaci, kdy **práce na stavbě fakticky dělají subjekty v dlouhém subdodavatelském řetězci za nevýhodných finančních podmínek, které nemají jinou možnost, jak se k zakázkám vůbec dostat**. Tento stav není výhodný ani pro zadavatele ani pro stavební trh jako celek, neboť subdodavatelé jsou závislí na generálním dodavateli, který si díky své ekonomické síle může vynutit značně nevyvážené smluvní podmínky. **Generální dodavatel nicméně odpovídá za kvalitu celého díla**.

2.6. Hodnotící kritéria dle § 44 ZVZ

Jako základní hodnotící **kritérium v zakázce na zhotovitele stavby** byla zvolena **ekonomická výhodnost nabídky**. Ta se skládala z těchto kritérií:

Dílčí hodnotící kritérium	Váha kritéria v celkovém hodnocení	Název sub-kritéria	Dílčí váha sub-kritéria
Nabídková cena stavby bez DPH	50 %	–	–
Lhůta pro uvedení stavby do provozu	35 %	–	–
Délka záruční doby	15 %	na vozovkové souvrství asfaltové	40 %
		na nosné konstrukce mostů	30 %
		na hydroizolace mostů	30 %

Tabulka 1: Kritéria hodnocení v zakázce na zhotovitele stavby D3 (Tábor – Veselí nad Lužnicí)

Složení i váha hodnotících kritérií se však ukázaly jako nevhodně zvolené vzhledem k velikosti a typu zakázky, jak uvádějí následující kapitoly.

2.6.1. Nabídková cena stavby, most přes rybník Koberný

Vítězný uchazeč nabídl cenu **téměř 10,5 mld. Kč**, což je o **0,5 mld. Kč více, než byla předpokládaná cena stavby**.

Na výslednou cenu stavby má vliv především **počet uchazečů**, kteří se o zakázku ucházejí, stejně jako zvolená **hodnotící kritéria**. Zadavatel ovšem přikládal **nabídkové ceně jen 50% důležitost**, což logicky nenutilo uchazeče klást přílišný důraz na nejnižší náklady.

Do soutěže se přihlásili jen **4 uchazeči**, z čehož **2** byli následně pro neúplnost nabídky ze zadávacího řízení **vyloučeni**. Zadavatel hodnotil tedy pouze 2 nabídky. (Například z pozdější zprávy NERVu z roku 2011 vyplývá, že každý další uchazeč v zadávacím řízení průměrně sníží výslednou nabídkovou cenu o 3,3 % z předpokládané hodnoty zakázky.¹²) **Nezdá se tedy, že by zadavatel u zakázky zajistil dostatečné konkurenční prostředí.**

Následující tabulka se zabývá pouze cenami staveb 0307/A, B, C (tedy 16 km dálnice a dvěma velkými dálničními mosty), které za Sdružení „D3 Tábor – Veselí nad Lužnicí“ realizovala společnost Metrostav, a.s.¹³

Stavba	Předpokládané stavební náklady v cenách ¹⁴ z r. 2003 (mil. Kč)	Nabídková cena vítězného uchazeče v cenách z r. 2008 (mil. Kč)	Nabídková cena vybraného uchazeče v cenách z r. 2003 – přepočten ¹⁵ (mil. Kč)	Procentní rozdíl cen z r. 2003 a 2008
0307 A – 16 km dálnice v úseku Tábor – Soběslav	3 962,10	4 651,39	3 505,75	-12 %
0307 B – most přes rybník Koberný	476,67	1 045,87	788,27	65 %
0307 C – most přes Černovický potok	589,81	690,92	520,75	-12 %
Celkem	5 028,57	6 388,17	5 125,90	2 %

Tabulka 2: Porovnání předpokládaných a vysoutěžených cen pro stavební objekty 0307 A/B/C

Z tabulky vyplývá, že cenový nárůst vysoutěžené ceny oproti ceně předpokládané nebyl z pohledu celého úseku 0307 tak výrazný. Ovšem **markantní nárůst nákladů je vidět u stavby 0307 B – most přes rybník Koberný**. Zde se cena oproti předpokladu **zvýšila o celých 65 %!** I přesto však byla nabídka vítězného uchazeče vybrána jako nejvýhodnější.

Možnost tak významného nárůstu ceny ve veřejné soutěži je dalším příkladem, proč by bylo vhodnější **soutěžit zvlášť jednotlivé stavby, které tvoří jeden logický funkční celek, jakým je například most, tunel apod.** Je pravděpodobné, že kdyby se o zakázku na most přes rybník Koberný ucházelo **více stavebních firem specializujících se na výstavbu mostů, byla by výsledná cena podstatně nižší.**

2.6.1.1. Změny stavby mostu přes rybník Koberný

Cena i samotný projekt mostu se vedle zvýšení ceny ve veřejné soutěži dále měnily. Hned v následujícím roce po zahájení stavby požádal zadavatel o **změnu stavebního povolení**, které bylo vyhověno. Tato změna technického řešení, která byla odůvodněna snížením nákladů o 17,4 mil. Kč¹⁶ a dále „*zlepšením vizuálního pohledu, začleněním do krajiny a zmenšením hlučnosti při provozu na mostě*“¹⁷, fakticky znamenala pouze snížení počtu podpor v rybníce, přičemž rozměry mostu zůstaly zachovány.

Došlo tak ovšem ke **kompletní změně typu konstrukce mostu, přeprojektování stavby, což znamená, že v původním zadávacím řízení byla soutěžena odlišná stavba.**

Zde je potřeba zmínit, že ačkoli byla stavba přeprojektována ještě před zahájením výstavby na začátku roku 2009, **dodatek ke smlouvě o dílo** nebyl uzavřen ani na konci roku 2010.¹⁸

¹² Sborník textů pracovní skupiny pro boj proti korupci Národní ekonomické rady vlády (NERV) z roku 2011, dostupné na <http://www.vlada.cz/cz/ppov/ekonomicka-rada/dokumenty/nerv-boj-proti-korupci--84722>

¹³ Viz článek o dálnici D3 na <http://www.silnice-zeleznice.cz/clanek/stavba-dalnice-d3-stavby-307a-b-c-usek-plana-nad-luznici-sobeslav/>¹⁴ Ceny jsou uváděny v mil. Kč bez DPH.

¹⁵ Přepočtení dle indexu Českého statistického úřadu – nárůst cenové úrovně z roku 2003 na rok 2008 dělal 1,246256.

¹⁶ Viz Kontrolní protokol SFDI č. B/11/2010/A z listopadu 2010.

¹⁷ Viz Rozhodnutí ministerstva dopravy ze dne 13. listopadu 2009 o povolení změny stavby před dokončením, č. j. 790/2009-910-IPK/5.

¹⁸ Viz kontrolní protokol SFDI č. B/11/2010/A z listopadu 2010.

Na změnu projektu bylo potřeba reagovat i v souvislosti se zákonem o veřejných zakázkách. **Až v roce 2012 tak byla vypisována zakázka zohledňující provedené změny během výstavby. Zakázka byla v celkové hodnotě 498 mil. Kč bez DPH¹⁹ zadána v jednacím řízení bez uveřejnění stejnému zhotoviteli.** Pro úplnost dodáváme, že tato cena vyjadřuje pouze provedené vícepráce bez odpočtu méněprací. **Celkově most přes rybník Koberný po započtení víceprací a méněprací měl stát 1,18 mld. Kč.** (viz také kapitola 5.1.)

Výše uvedená bilance ukazuje také na další důvod, proč soutěžit stavby tohoto typu zvlášť. **Významné změny projektu, které znamenají hodnotu potřebných víceprací více než zákonem povolených 20 % celkové hodnoty stavby** (v našem případě téměř 50 %), či „podstatná změna smlouvy“ ve smyslu § 82 odst. 7 ZVZ by znamenaly **nutnost nového zadávacího řízení a tedy nové soutěže.** Jinak by se zadavatel dostal do rozporu se ZVZ. Při překročení limitu víceprací 20 % by nebylo možné použít **ani postup v jednacím řízení bez uveřejnění** podle § 23 odst. 7 písm. a) ZVZ platného v roce 2012, jak jej zadavatel u mostu přes rybník Koberný použil.

2.6.2. Lhůta pro uvedení stavby do provozu

V zadávací dokumentaci (ZD) jsou pro kritérium „Lhůta pro uvedení stavby do provozu“ uvedeny tyto podmínky:

*„Předmětem hodnocení nabídek v rámci dílčího kritéria ‚Lhůta pro uvedení stavby do provozu‘ bude délka lhůty v měsících, přičemž dodavatelem nabídnutá lhůta musí být stejná nebo kratší než **maximální lhůta 34 měsíců.** Nejlépe bude hodnocena nabídka obsahující nejkratší lhůtu pro uvedení stavby do provozu. V případě částí 0306 II stanoví zadavatel nejzazší termín pro uvedení stavby do provozu na 31. 10. 2009; tento termín je stanoven pevně a nebude předmětem hodnocení.*

Lhůta pro uvedení stavby do provozu počíná běžet dnem poskytnutí práva přístupu a užívání staveniště. Lhůta pro uvedení stavby do provozu se vztahuje ke stavbě jako celku“.

Pozn. pod čarou v ZD: „Pro účely hodnotícího kritéria ‚Lhůta pro uvedení stavby do provozu‘ se **stavbou rozumí pouze úseky 0307/A–C a 0308/A, B.** Nejzazší termín pro uvedení částí 0306 II do provozu byl zadavatelem pevně stanoven.“

Z výše zmíněné citace vyplývá, že podle dílčích hodnotících kritérií zadavateli nešlo zdaleka jen o důraz na nejlevnější nabídkovou cenu. **Váhu celých 35 %** mělo kritérium „**lhůta pro uvedení stavby do provozu**“. Tato lhůta začala běžet od termínu, kdy zhotovitel obdržel „právo vstupu na staveniště“. Tyto termíny podle čl. 2.1 zvláštních obchodních podmínek byly patrně určeny „programem prací“,²⁰ který byl zhotovitel povinen předložit (čl. 8.3 VOP), a na jehož základě měl být zhotoviteli umožněn vstup na staveniště.

Povolení ke vstupu na staveniště může být zhotoviteli uděleno v případě, že je na konkrétní úsek **vydáno stavební povolení.** Z dostupných informací vyplývá, že zadavatel v době vypisání zadávacího řízení ani následně při uzavření smlouvy se zhotovitelem **nedisponoval všemi stavebními povoleními.**²¹ Tento fakt by nemusel hrát roli v případě, že by stavební povolení byla udělena vždy v souladu s programem prací, které měl zhotovitel v plánu provádět a které správce stavby schválil.

V případě, že takové stavební povolení uděleno nebylo a zhotovitel se se správcem stavby nedohodl na jiném postupu prací, byl tento nedostatek důvodem k prodloužení lhůty pro uvedení stavby do provozu, resp. pro dokončení stavby (čl. 8.5 VOP).

Z nám dostupných zdrojů nebylo možné ověřit, zda právě nedostatky u stavebních povolení vedly k oddálení termínu dokončení stavby. Faktem však zůstává, že původní cíl zadavatele – dokončit stavbu do 36 měsíců od zahájení – rozhodně nebyl naplněn.

Podle souhrnu smluvních dohod byl stanoven **termín pro uvedení staveb do provozu na 30. března 2011 a termín pro dokončení stavby na 30. května 2011.** V kontrastu s důrazem zadavatele na rychlost výstavby však byly úseky dálnice 0307/A, B, C a 0308/A, B uvedeny do provozu až **27. června 2013, tzn. více než dva roky po termínu.**

Snaha o rychlost výstavby se tak naprosto minula účinkem. Připomeňme, že vítězný zhotovitel – Sdružení „D3 Tábor – Veselí nad Lužnicí“ nabídl uvedení celé stavby do provozu ve lhůtě 33 měsíců, tedy pouze o měsíc dříve než činila maximální povolená lhůta pro uvedení komunikace do provozu.

Je zřejmé, že na délku výstavby má vliv především kvalitní příprava a řízení celého projektu. **Hodnotící kritérium délky výstavby se tak zdá být absurdní v situaci, kdy zadavatel nedisponuje veškerými stavebními povoleními a nejsou vyřešeny majetkoprávní záležitosti.**

¹⁹ Viz Oznámení o zadání zakázky – změny během výstavby mostu přes rybník Koberný z 22. 2. 2012 <http://www.vestnikverejnychzakazek.cz/en/Form/Display/324369>

²⁰ Podle čl. 2.1 zvláštních obchodních podmínek mohly být tyto termíny určeny pěti různými způsoby – „přílohou k nabídce“, „zvláštní přílohou k nabídce“, „v technických podmínkách“, „dokumentaci stavby“ či „programem prací“. Jelikož v nám dostupných zdrojích určeny nebyly, jeví se program prací jako nejpravděpodobnější varianta.

²¹ To potvrzuje např. závěr NKÚ z kontrolní akce 10/15 (viz poznámka č. 9) nebo Prohlášení žadatele k investičnímu záměru z 22. ledna 2009.

2.6.3. Délka záruční doby

Zadavatel hodnotil celkovou vahou 15 % nabídnuté délky záruční doby. Vítězný uchazeč nabídl záruční doby v délkách, které příliš nepřevyšovaly minimální požadované záruky. Viz následující tabulka:

Část stavby	Minimální požadovaná záruka (měsíce)	Maximální délka záruky (měsíce)	Záruka vítězného uchazeče (měsíce)	O kolik % překračuje vítězná nabídka minimální záruku
vozovkové souvrství asfaltové	60	120	72	20 %
nosné konstrukce mostů	60	120	84	40 %
hydroizolace mostů	84	168	100	12 %

Tabulka 3: Porovnání minimální a vysoutěžené délky záruční doby

Ani toto hodnotící kritérium se nezdá být úplně vhodné pro soutěž na stavbu dálnice. Z našich zkušeností je zřejmé, že pro zadavatele je výhodnější určit v zadávací dokumentaci **fixní délku záruční doby**. Domáhání se záruk totiž nebývá v případě pozemních staveb příliš úspěšné.

Jak je vidět v tabulce výše, zadavatel, přestože se držel s očekáváním dost při zemi, považoval za realistické záruční doby, které značně převyšovaly dobu záruky, kterou nabídl vítězný uchazeč. Vyplývá to i ze **Studie ekonomické proveditelnosti z roku 2004** (viz podklady ke kapitole), která počítala s **životností konstrukce vozovky v délce 20 let, tedy s dvojnásobkem** požadované maximální délky záruky dle zadavatele!

Zadavatel tedy mohl vložit konkrétní hodnoty přímo do návrhu smlouvy v zadávací dokumentaci podle parametrů, které jsou od daného stavebního prvku očekávány. **Zadavatelem požadované minimální záruční doby rozhodně neodpovídají jejich důležitosti.** Např. záruka pouhých 7 let na nosné konstrukce mostů, které by měly vydržet desítky let, je rozhodně **podhodnocena**.

Jestliže se budeme **zabývat podrobněji délkou záruční doby**, zjistíme, že předpisy ministerstva dopravy²² běžně předpokládají (**minimální**) **záruční dobu v délce 5 let** na jednotlivé technologie vozovky či na mosty, což je 60 měsíců. **Délka 72 měsíců u vítězného uchazeče je tedy pouze o 12 měsíců delší než stanovené minimum.**

Vítězný uchazeč navíc vůbec nespecifikuje, **co je předmětem záruky, na jaké vady se záruka vztahuje a jakou výhodnost v technické rovině** nabídka má. Jestliže se **běžně neakceptuje** jako důvod k reklamaci **vada, která vzniká běžným provozem na dálnici** (výtluky, povrchové rozpady vozovek, snížení drsnosti povrchu atd.), záruční doba není pro zhotovitele v nabídkách problém. Jakoukoliv vadu totiž může odmítnout s odkazem, že vznikla provozem na dálnici, což se také v praxi děje.²³ Zásadní tedy je, na co se vlastně záruční doba uvedená v nabídce uchazeče vztahuje.

Problematická je záruční doba na mosty v délce min. 5 let. Na základě prohlídek mostů lze říci, že kritické vady se objevují nejčastěji na konci prvních 10 let jejich užívání.²⁴ Životnost mostů je ovšem dimenzována na 100 let.²⁵ Požadovaná minimální záruka 5 let a nabídka záruky 84 měsíců (7 let) jsou tedy takřka komické, neboť nepokryjí základní dobu, kdy se může závada projevit. Jedná se v zásadě o dobu, u níž si zhotovitel může být téměř úplně jist, že v jejím průběhu nebudou vady zjištěny.

Je navíc otázkou, zda se v případě nutných oprav dálnice v budoucnu zadavatel požadavku na dodržení záruk (resp. řešení reklamací) vůbec dovolá např. v případě, že zhotovitel v záruční době upadne do insolvence. I v tomto případě by bylo pro zadavatele výhodné zajištění pomocí zádržného, které však zadavatel z obchodních podmínek vypustil (viz kapitola 2.2).

²² Základním předpisem, který stanoví délku záruky, jsou Technické kvalitativní podmínky staveb (TKP). Kapitola 1 – všeobecně (TKP 1) – Příloha 7 – Záruční doby a vady díla (viz http://www.pjpk.cz/TKP_01.htm).

²³ Vyplývá to z TKP 1 – Příloha 7: kap. 1.3 Odpovědnost zhotovitele za vady a kap. 5 – Povolena změna vlastností díla na konci záruční doby. O vadách, které jsou způsobeny provozem, se zmiňují i články – např.: http://www.rozhlas.cz/zpravy/politika/_zprava/vady-na-dalnici-d47-ohrozujizivotnost-mostu-opravy-by-staly-dve-miliardy--1134760 nebo http://budejovice.idnes.cz/dalnice-d3-ma-vady-most-svahy-d1o-budejovice-zpravy.aspx?c=A140731_114650_budejovice-zpravy_wlk

²⁴ Informaci nám poskytla Ing. Miloslava Pošvářová, Ph.D., mj. soudní znalkyně v oboru mostních konstrukcí.

²⁵ Viz např. Technické podmínky TP 216 – Navrhování, provádění, prohlídka údržba, údržba, opravy a rekonstrukce ocelových a ocelobetonových mostů PK: „Návrhová životnost nových mostů je 100 let a může ji ovlivnit buď chybný návrh konstrukce, nebo nekvalitní výroba.“ (<http://www.pjpk.cz/TP%20216.pdf>)

2.7. Dotazy uchazečů

Podle § 49 ZVZ jsou uchazeči oprávněni po zadavateli požadovat dodatečné informace k zadávacím podmínkám. Ačkoli šlo o zakázku v objemu 10 mld. Kč, přišlo zadavateli v průběhu zadávacího řízení **pouze 8 dotazů uchazečů!** Toto číslo je poněkud v kontrastu s bezmála 350 dotazy zaslánymi zadavateli v případě zakázky na úsek dálnice D1 – 0137, kde podalo nabídku celkem 12 uchazečů.

Tak nízký počet dodatečných informací by mohl znamenat, že zadávací dokumentace byla zcela bezchybná a bezrozporná. To ovšem neodpovídá dříve zmíněným závěrům NKÚ²⁶. Následující vývoj situace na stavbě a významné procento nárůstu víceprací ukazuje, že vady v projektové dokumentaci se vyskytovaly a byly uplatněny až při vlastní realizaci prací. Vady dokumentace hradil stát, přičemž **nebyla uplatněna žádná reklamace vůči projektantovi stavby**.

2.8. Cena jako jediné kritérium u zakázky na správce stavby a TDI

U zakázky na správce stavby a TDI (1 společná VZ) zvolil zadavatel jako jediné kritérium pro výběr nejvýhodnější nabídky nabídkovou cenu. **U zakázek tohoto typu, kdy jejich nekvalitní plnění může pro zadavatele představovat obrovské riziko způsobených škod, je třeba klást důraz primárně na kvalitu, nikoliv pouze na cenu.** Zadavatel se tak vystavil riziku, že zakázku vyhraje nekvalitní dodavatel pomocí nejnižší ceny. Kvalita kontroly plnění zakázky na zhotovitele, která je řádově dražší, tak mohla být ohrožena nekompetentností správce stavby. Jinými slovy, vytvářet tlak na nejnižší možné náklady správce stavby a technického dozoru rozhodně není strategické řešení.

Místo toho, aby zadavatel hodnotil kvality uchazečů podle jasně nastavených kritérií a metodiky, zvolil tak **přísná kvalifikační kritéria**, která mohly splnit pouze největší projekční společnosti na trhu. Požadoval např. **obrat za poslední tři roky** ve výši minimálně 750 mil. Kč. Navíc museli uchazeči prokázat, že se v posledních pěti letech podíleli na ukončení alespoň dvou dálničních staveb s investičními náklady minimálně 3 mld. Kč a dvou novostaveb dálničních mostů o délce nejméně 150 m. Není tedy divu, že zadavatel obdržel pouze tři nabídky, přičemž, hodnotil pouze dvě z nich.

3. Fáze výběru dodavatelů

Podklady:

- **Zpráva o posouzení a hodnocení nabídek** na zhotovitele zakázky „Provedení stavby dálnice D3 Tábor – Veselí nad Lužnicí“, 19. června 2008
- **Souhrn smluvních dohod** uzavřený mezi zadavatelem a Sdružením „D3 Tábor – Veselí nad Lužnicí“ ze dne 9. září 2008
- **Písemná zpráva zadavatele zakázky** „Provedení stavby dálnice D3 Tábor – Veselí nad Lužnicí“, cca 25. září 2008
- **Zpráva o posouzení a hodnocení nabídek na výkon technického dozoru stavby a správce stavby** zakázky „Dálnice D3 Tábor – Veselí nad Lužnicí“, 11. března 2009 (nabídky byly podány 16. 12. 2008)
- **Smlouva na výkon technického dozoru stavby a správce stavby** uzavřená mezi zadavatelem a „Sdružením PRA-GOPROJEKT/SGS – D3 Tábor – Veselí nad Lužnicí“ ze dne 13. března 2009

3.1. Zprávy o posouzení nabídek a výběru dodavatelů

Zásadním dokumentem v procesu výběru dodavatele je **zpráva o posouzení a hodnocení nabídek** ve smyslu § 80 ZVZ. Z této zprávy musí být patrné, proč vybral zadavatel konkrétního uchazeče, jak probíhalo hodnocení jednotlivých nabídek, a kterého uchazeče a z jakých důvodů ze zakázky vyloučil. Bez této zprávy se uchazeči ani veřejnost nedozví, jak probíhal výběr vítězné nabídky. To potvrdilo i rozhodnutí Úřadu pro ochranu hospodářské soutěže ze dne 25. 7. 2009²⁷, ze kterého vyplývá, že zpráva o posouzení a hodnocení nabídek je **základním dokumentem z hlediska přezkoumatelnosti postupu hodnotící komise**. A dále že hodnocení nabídek musí být zadavatelem provedeno dostatečně transparentně, průhledně a průkazně.

Od zadavatele jsme si pro účely této studie vyžádali **zprávy o posouzení a hodnocení nabídek dvou hlavních veřejných zakázek**: zakázky na zhotovitele a zakázky na správce stavby a TDI. **Obě zprávy vykazují zásadní nedostatky.**

²⁶ Viz Závěr z kontrolní akce NKÚ č. 10/15 „Peněžní prostředky určené na pořízení dálnice D3“, prováděné v letech 2010 a 2011 (<http://www.nku.cz/scripts/rka/detail.asp?cisloakce=10/15&rok=0&sestava=0>)

²⁷ Rozhodnutí Úřadu pro ochranu hospodářské soutěže č. j. S119/2009/VZ-8085/2009/520/DŘ ze dne 25. 7. 2009, jež nabylo plné moci dne 31. 7. 2009.

3.1.1. Zakázka na zhotovitele

Podle **písemné zprávy zadavatele** i podle **věstníku veřejných zakázek**²⁸ obdržel zadavatel **celkem čtyři nabídky**. Podle **zprávy o posouzení a hodnocení nabídek** však zadavatel měl obdržet pouze **dvě nabídky** a explicitně je zde řečeno, že žádná nabídka nebyla ze zadávacího řízení vyloučena. **Zpráva o posouzení a hodnocení nabídek je tak v rozporu se zákonem, neboť neobsahuje kompletní a pravdivé údaje.**

Pro úplnost dodejme, že zadavatel si pro účely administrace této zakázky najal advokátní kancelář Weil, Gotshal & Manges, s.r.o.²⁹

Informaci o vyloučených uchazečích společně s odůvodněním jejich vyloučení najdeme až v **písemné zprávě zadavatele**, kterou vyhotovuje zadavatel podle § 85 ZVZ až po ukončení zadávacího řízení.

Vyloučeny byly nabídky od společností ODS – Dopravní stavby Ostrava, a.s. a „Sdružení Dálnice Tábor – Veselí n. L.“, jejímž vedoucím účastníkem byla Swietelsky stavební, s.r.o. Obě nabídky byly **vyloučeny** ze skoro **totožných důvodů**. Společnosti údajně nepředložily doklad o poskytnutí jistoty a závazné přísliby banky k poskytnutí úvěru, resp. vydání bankovní záruky. Společnost ODS – Dopravní stavby Ostrava, a.s. navíc neměla předložit ještě kopii dokumentů potvrzujících oprávnění hlavního geodeta. **Nabídkovou cenu ani jiné údaje se o nabídkách již nedozvíme.**

Zadavatel tedy **hodnotil pouze dvě nabídky**, přičemž druhá v pořadí skončila nabídka „Sdružení Tábor – Veselí nad Lužnicí – dálnice D3“, jejímiž členy byly Skanska DS, a.s., Alpine stavební společnost CZ, s.r.o. a OHL ŽS, a.s. Jejich nabídková cena byla zhruba o 250 mil. Kč vyšší než cena vítězného uchazeče. Nabídnuté délky záručních dob pak byly o několik měsíců kratší.

3.1.2. Zakázka na správce stavby a technický dozor

Nabídky podaly **tři společnosti** – kromě vítězného sdružení Pragoprojekt/SGS ještě sdružení společností SUDOP Praha, a.s. a Dopravoprojekt Brno, a.s. jako druhé v pořadí a na závěr ještě vyloučená společnost Mott MacDonald Praha, spol. s r.o.

Zpráva o posouzení a hodnocení nabídek je ovšem naprosto nedostatečná. Ze zprávy se nedozvíme, jaké nabídkové ceny zadavatel obdržel. Zejména v ní ale chybí odůvodnění toho, proč byla společnost Mott MacDonald ze soutěže vyloučena. Hodnotící komise se pouze spokojila s konstatováním, že „*nabídka nesplnila kvalifikační předpoklady*“. Takové odůvodnění je však z hlediska přezkoumatelnosti a transparentnosti ve smyslu výše zmíněného rozhodnutí Úřadu pro ochranu hospodářské soutěže naprosto nedostačující. Dle našeho názoru je i tato **zpráva o posouzení a hodnocení nabídek v rozporu se zákonem.**

²⁸ Srov. Oznámení o zadání zakázky: Provedení stavby dálnice D3 Tábor – Veselí nad Lužnicí, ze dne 9. 9. 2008; dostupné na <http://www.vestnikverejnych-zakazek.cz/en/Form/Display/83911>

²⁹ Jak vyplývá z přehledu hospodaření ŘSD, které lze nalézt na webu MD (http://www.mdcrcz/cs/hospodareni_resortu/podrizene_organizace/rsd/), vyfaktovala tato advokátní kancelář v letech 2010 až 2015 ŘSD celkem téměř 374 milionů Kč. Uzavřené smlouvy však znějí na částku necelých 329 mil. Kč.

4. Fáze realizace předmětu zakázky

4.1. Funkce správce stavby a TDI v jednom

Zadavatel se v případě zakázky na stavbu D3 v úseku Tábor – Veselí nad Lužnicí rozhodl, že **správce stavby a technický dozor investora bude vykonávat jeden externí dodavatel.**

Připomeňme, že **správce stavby** hraje ve smluvním **nastavení červené knihy FIDIC klíčovou roli**. Jeho cílem je především úspěšné provedení stavby. K tomu má sloužit především jeho úloha **neustranného arbitra mezi zadavatelem a zhotovitelem**. Je to způsob jak předcházet zbytečným sporům, které by mohly prodloužit dobu výstavby. Dále by měl svou odborností a zkušenostmi pomáhat **předcházet možným problémům a zdržením při výstavbě**. Jelikož disponuje i spoustou **rozhodovacích pravomocí** (zejména pokud se týká změn stavby a víceprací), je velice důležité dbát na jeho **neustrannost**.

Veřejnou zakázku na výkon správce stavby a stavebního dozoru (ve věstníku veřejných zakázek uvedenou pod evidenčním číslem 60024308) vyhrálo **v roce 2009** sdružení **Pragoprojekt/SGS** s cenou zhruba 250 mil. Kč.

V roce 2013 pak byla **v jednacím řízení bez uveřejnění** zadána původnímu vítězi další zakázka za 25 mil. Kč na dodatečné práce. Společnost Pragoprojekt ovšem zároveň **projektovala** minimálně úsek D3 0308 Soběslav – Veselí a vykonávala i řadu dalších rolí. (viz kapitola 4.2.)

V případě **jednání o chybách v projektové dokumentaci je tak Pragoprojekt v evidentním střetu zájmů**, což zásadně znemožňuje jeho funkci neustranného třetího subjektu. Zadavatel měl zajistit, aby v případě externího správce stavby tato situace nenastala.³⁰

4.1.1. Doba vypsání zakázky na správce stavby a TDI

Dalším problematickým bodem je i **dobu, kdy zadavatel zakázku na správce stavby a TDI vypsal**. Oznámení o zakázce bylo totiž ve věstníku veřejných zakázek zveřejněno až 30. října 2008³¹ a smlouva byla uzavřena 13. března 2009³². Správce stavby a technický dozor mohli začít na stavbě působit až **více než 6 měsíců poté, co měl zhotovitel začít s výstavbou**. Otázkou tedy je, kdo do té doby vykonával zmíněné činnosti.

Navíc předmětem této smlouvy **bylo** např. i:

- Posouzení a odsouhlasení zadávací dokumentace
- Zajištění souladu zadávací dokumentace stavby s dokumentací pro stavební povolení
- Spolupráce se zadavatelem při přípravě a vyhodnocení zadávacího řízení
- Spolupráce se zadavatelem při uzavírání smluvních vztahů se zhotoviteli apod.

Tyto činnosti tak Sdružení Pragoprojekt/SGS logicky dělat nemohlo (nastoupilo až po půl roce realizace stavby); neměly tedy být součástí smlouvy a tedy ani fakturace.

Z Věstníku VZ se dozvíme také informace o zakázce, která předcházela společně Zakázce na TDI a správce stavby. Šlo o tendr na pouze jednu část těchto prací – „Výkon stavebního dozoru na stavbě dálnice D3 Tábor – Veselí nad Lužnicí“. Byla zveřejněna 13. 8. 2008 a **zrušena** 12. 9. 2008. Jako důvod je uvedeno, že „rozsah veřejné zakázky při jejím zadání byl definován neúplně a neobsahoval zadavatelem požadované služby, které je nezbytné realizovat současně. Konkrétně bude požadavek na stavební dozor rozšířen o požadavek na zajištění správce stavby.“³³

³⁰ Toto je také zásadní zjištění v pozdějším Sborníku textů pracovní skupiny pro boj proti korupci Národní ekonomické rady vlády (NERV) z roku 2011, dostupném na <http://www.vlada.cz/cz/ppov/ekonomicka-rada/dokumenty/nerv-boj-proti-korupci--84722>

³¹ Oznámení o zadání VZ viz <https://www.vestnikverejnychzakazek.cz/en/Form/Display/10558>

³² Oznámení o uzavření smlouvy viz <https://www.vestnikverejnychzakazek.cz/en/Form/Display/89980>

³³ Oznámení o zrušení zadávacího řízení viz <https://www.vestnikverejnychzakazek.cz/en/Form/Display/159858>

4.2. Další související zakázky a zásadní kumulace funkcí společnosti Pragoprojekt

Pragoprojekt figuruje jako **dodavatel řady dalších zakázek v souvislosti se stavbou úseku D3 0307**. Důkazem je níže uvedené srovnání v tabulce:

Datum zahájení zadávacího řízení	Datum podepsání smlouvy	Vítěz VZ	Předpokl. hodnota VZ (mil. Kč)	Vysoutěž. hodnota VZ (mil. Kč)	Typ řízení	Předmět zakázky
		Pragoprojekt, a.s.				projektová dokumentace (D3 0308)
13. 8. 2008	Zrušena 12. 9. 2008	–	120,0		otevřené řízení	výkon stavebního dozoru na stavbě dálnice (D3 Tábor – Veselí)
30. 10. 2008	4. 5. 2009	Pragoprojekt, a.s. / SGS Czech Republic, s. r. o.	260,0	250,1	otevřené řízení	činnost správce stavby a výkon technického dozoru investora (D3 Tábor – Veselí)
	26. 6. 2009	Pragoprojekt, a.s.	3,6	3,6	zjednodušené podlimitní	expertiza RDS (D3 0307)
15. 3. 2012	26. 3. 2012	Pragoprojekt, a.s.	1,2	1,2	ZMR	technická pomoc objednateli v rámci kontroly ZBV, včetně zajištění podkladů pro JŘBU pro stavbu (D3 0307 + 0308)
12. 3. 2012	25. 9. 2012	Pragoprojekt, a.s.	1,5	1,5	ZMR	soupis zprávy o jakosti díla (D3 0307)
2. 5. 2013	22. 5. 2013	Pragoprojekt, a.s.	0,8	0,7	ZMR	provedení první hlavní prohlídky mostů (D3 0306 + 0307)
23. 9. 2013	1. 10. 2013	Pragoprojekt, a.s. / SGS Czech Republic, s. r. o.	25,0	24,7	JŘBU	výkon technického dozoru stavby a správce stavby – objektivně nepředvídatelné skutečnosti (D3 Tábor – Veselí)
26. 9. 2014	30. 10. 2014	Pragoprojekt, a.s.	1,9	1,8	ZMR	uzavírání smluv apod. kvůli překročení trvalého záboru – asi 140 pozemků na 75 LV (D3 0307 + 0308)
23. 9. 2014	30. 10. 2014	Pragoprojekt, a.s.	1,6	1,5	ZMR	TDI na doplňkové práce – doplnění kanalizace, oplocení, dopravní značení, spodní nosná část SO 6-201 (D3 0307 + 0308)
20. 10. 2014	15. 1. 2015	Pragoprojekt, a.s.	1,9	1,8	ZMR	supervize víceprací a méněprací staveb (D3 0307 + 0308)

Tabulka 4: Zakázky realizované firmou Pragoprojekt, a.s. vztahující se ke stavbě úseku D3 0307, hodnoty v milionech Kč bez DPH

Na první pohled je zřejmé, že **některé z výše zmíněných zakázek by měl vykonávat správce stavby** – Pragoprojekt **v rámci původní smlouvy na správce stavby a TDI**.

Například u zakázky pro Pragoprojekt za 1,18 mil. Kč na „**technickou pomoc objednateli v rámci kontroly ZBV, včetně zajištění podkladů pro JŘBU pro stavbu**“, jejímž předmětem byla např. „orientace v zakázce“, „kompletace dokumentů“ nebo „příprava závěrečné zprávy“ se domníváme, že takovouto technickou pomoc měl zajišťovat automaticky sám správce stavby – tedy Pragoprojekt v rámci „hlavní“ zakázky.

Stejně tak zakázka za 1,82 mil. Kč na „**supervizi víceprací a méněprací** staveb 0307 A, 0307 B, 0307 C, 0308 A a 0308 B“, resp. zakázka za 3,6 mil. Kč „**expertiza RDS** staveb 0307 A, 0307 B, 0307 C“ by již **měly být v popisu základních činností správce stavby a technického dozoru**. Takto je totiž koncipována červená kniha FIDIC, ze které vycházejí Všeobecné obchodní podmínky pro dodávky staveb ministerstva dopravy.

Všechny zmíněné činnosti jsou dle našeho názoru již **součástí původní zakázky Pragoprojektu na správce stavby a technický dozor**³⁴ a neměly být poptávány nově.

Na některé v tabulce uvedené zakázky by pak měl **stačit svými kapacitami sám zadavatel**. Např. zakázku na „**odbornou technickou pomoc objednateli při vyhodnocování závěrečných zpráv zhotovitele o jakosti díla**“ by nemělo být třeba poptávat externího dodavatele služeb. Navíc poptávat „odbornou technickou pomoc“ by měl zadavatel minimálně po subjektu, který je nezávislý. Subjekt působící či se podílející na zásadní roli správce stavby a vykonavatele stavebního dozoru totiž nemůže v závěrečné zprávě nezávisle posoudit vyhodnocení kvality stavby.

Kromě toho měla společnost Pragoprojekt ještě jednu zásadní úlohu: již v roce 2004 totiž vyhotovovala i **investiční záměry a předinvestiční studie** na všechny stavby dálnice D3 Tábor – Veselí nad Lužnicí.

Pragoprojekt tak má u této zakázky celou řadu rolí a funkcí: je tvůrcem investičních záměrů a předinvestičních studií, projektantem, správcem stavby, technickým dozorem a několikrát vystupuje i jako odborný konzultant. Pragoprojekt tedy měl zásadní vliv jak na přípravu a charakter celé stavby, tak na průběh její realizace nebo schvalování víceprací. V jedné společnosti se tak soustředilo příliš mnoho pravomocí a obrovský vliv na celou zakázku, což v sobě skýtá značné korupční riziko ve formě střetu zájmů. Dobrý zadavatel by se právě takovéhoho zásadního střetu zájmů u dodavatelských subjektů měl vyvarovat.

4.3. Kontroly SFDI

Státní fond dopravní infrastruktury (dále jen „SFDI“) je při výstavbě pozemních komunikací v pozici **poskytovatele dotace**. S ŘSD, jako s příjemcem dotace, uzavírá na každou investiční akci **rámcovou smlouvu**, která definuje podmínky dotace. Ke kontrole příjemců dotací, zda čerpají finanční prostředky v souladu s podmínkami dotace, používá SFDI **ad hoc kontroly**. Každá stavba z úseku 0307 prošla kontrolou ze strany SFDI, a to v různých fázích realizace.

Kontrolní protokoly mají sice předepsanou formální strukturu, ve své podrobnosti se však **značně liší**.

Např. **kontrolní protokol o stavbě mostu přes rybník Koberný** (stavba 0307 B) je **velmi stručný** a byť jde o stavbu, která se objektivně nejméně prodražila oproti předpokladu zadavatele, kontrola konstatuje, že bylo v zásadě vše v pořádku.

U další stavby **0307 C, tj. most přes Černovický potok**, se kontrola zaměřila mimo jiné i na **výpočty valorizací**, přičemž konstatovala, že jen na této stavbě se **špatnými výpočty zhotovitel obohatil o zhruba 900 tis. Kč**. Nutno podotknout, že kontrola skončila v prosinci roku 2011, tedy zhruba v polovině celkové doby výstavby.

V ostatních protokolech staveb úseku 0307 se upozornění na chybné valorizace již neuvádí. Jelikož se na stavbě podílely stejné společnosti a stejný správce stavby, nelze vyloučit, že **valorizace byly počítány na všech třech stavbách stejně chybně**. Z dostupných zdrojů však nelze zjistit, zda SFDI provedlo celkovou kontrolu valorizací u celé zakázky či zda zadavatel tuto záležitost jakkoli reflektoval.

Připomeňme, že stejný **problém s valorizacemi cen stavebních prací** se objevil i na **dálnici D47**, kde spor skončil až u arbitrážního soudu, který dal zadavateli za pravdu.³⁵

4.4. Smluvní pokuty

Podle smluvních podmínek činila smluvní pokuta za nedodržení lhůty pro uvedení stavby do provozu 0,05 % nabídkové ceny stavby za jeden den prodlení. Stejně tak činila výše smluvní pokuty pro nedodržení lhůty pro dokončení stavby 0,05 % ceny stavby za den. Maximální částka smluvní pokuty pak nebyla zadavatelem stanovena.

³⁴ Srov. Přílohu A Smlouvy k zakázce „Dálnice D3 Tábor – Veselí nad Lužnicí“ na výkon technického dozoru stavby a správce stavby s ev. č. 60024308.

³⁵ Srov. zpráva ŘSD: Ředitelství silnic a dálnic je úspěšné v dalším sporu ohledně dálnice D47, 17. 4. 2015, <http://www.rsd.cz/tiskova-zprava/43d660ac-4b36-4abe-9472-1a53a8254331>

Smluvní pokuta tak mohla činit zhruba **5 mil. Kč denně**. Z námi dostupných dokumentů nebylo možné jednoznačně určit, která ze smluvních stran způsobila takové zdržení s výstavbou. Nicméně v případě, že bychom brali jako relevantní termín dokončení 33 měsíců, který byl uveden v nabídce vítězného uchazeče, pak pokud by zdržení způsobil zhotovitel, musel by za více jak **dvouleté prodloužení** s uvedením stavby do provozu zaplatit smluvní pokutu ve výši **téměř 3,7 mld. Kč**.

Minimálně u stavby **0307 B most přes rybník Koberný** je z mediálních výstupů ministerstva dopravy a zadavatele zřejmé, že zadavatel stavbu **nepřevzal ani rok poté, co byla uvedena do provozu**.³⁶ Most měl trpět zásadními stavebními nedostatky vzniklými chybným předpětím ocelové konstrukce, což mělo za následek jeho zvlnění. Podle vyjádření ředitele úseku kontroly staveb Ing. Jiřího Hlavatého, Ph.D. (ve funkci od jara roku 2015) však podle průzkumů odpovídá most těsně normám, a zadavatel tak most již převzal s tím, že záruka zhotovitele byla prodloužena na 10 let.³⁷

Zadavatel (ŘSD) ovšem **dosud neuplatnil žádnou reklamaci prací, ani nevymáhal po zhotoviteli žádnou smluvní pokutu**.³⁸ ŘSD jako zástupce státu tedy nekonalo jako správný hospodář. Došlo tak k absurdní situaci, kdy zhotovitel stavby nesplnil závazný termín ukončení stavby, na základě kterého byl vybrán jako nejvhodnější uchazeč.

4.5. Zakázka na demontovatelná svodidla

Zakázek, které podle názvu **nějakým způsobem souvisely se stavbou úseku 0307**, se nám podařilo dohledat **celkem 48. Pro ilustraci nekonceptnosti**, se kterou zadavatel k některým veřejným zakázkám přistupuje, jsme **vybrali zakázku na lehce demontovatelná svodidla**.

Zadavatel zveřejnil 16. července 2013 oznámení o zakázce na demontovatelná svodidla do středních dělicích pásů dálnice D3, kterých je na celém úseku celkem 22 v celkové délce 2,88 km. Zadavatel patrně poněkud spěchal, neboť dálnice již byla tou dobou čerstvě uvedena do provozu. V zadávací dokumentaci tak měl budoucí dodavatel stanovenou lhůtu pro montáž svodidel nejvýše 2 měsíce od uzavření smlouvy.

Předpokládaná hodnota této zakázky byla 20 mil. Kč a zadavatel požadoval poměrně přísné kvalifikační předpoklady pro dodavatele, a to zejména autorizaci stavbyvedoucího i jeho zástupce, pětiletou praxi v oboru apod. Taková kvalifikační kritéria pro namontování mobilních svodidel se zdají být poměrně přemrštěná. Zejména jde o fakt, že svodidla nejsou stavbou ve smyslu stavebního zákona a jejich montáž není technicky složitá operace.

Zadavatel obdržel pouze dvě nabídky, a to od sdružení původních zhotovitelů úseku 0307 (Strabag, a.s., Eurovia, a.s. a Metrostav, a.s.) a společnosti SMP CZ, a.s. Obě nabídky se pohybovaly kolem 38 mil. Kč. **Zadavatel se tedy v předpokládané ceně značně mýlil.**

Zakázka ovšem musela být následně zrušena, neboť společnost SMP CZ, a.s. byla ze soutěže pro nedodání bankovní záruky ve správné výši vyloučena, a o zakázku se tak ucházel jen jediný uchazeč. To podle tehdejšího znění ZVZ vedlo automaticky ke zrušení celé zakázky.

Zadavatel až následující rok 3. července 2014 zahájil tentokrát užší zadávací řízení na nová svodidla. Zakázka byla v zásadě totožná, pouze se zvýšila předpokládaná cena na 40 mil. Kč, resp. následně 30 mil. Kč. Soutěž byla ovšem opět zrušena.

Provoz na dálnici by se ovšem bez svodidel neobešel, takže svodidla pro uvedení do provozu nainstaloval zhotovitel³⁹, který je však podle informací *Nadačního fondu proti korupci* pouze zapůjčil.⁴⁰ **Zadavatel se tak podle všeho snažil pomocí veřejné zakázky „odkoupit“ stávající svodidla od zhotovitele. Proto se v zadávací dokumentaci objevily požadavky na přesně ten typ svodidel, který již na dálnici je. Fakticky tak žádná soutěž proběhnout neměla.**

³⁶ Srov. např. článek na ceskatelevize.cz: <http://www.ceskatelevize.cz/ct24/ekonomika/281925-stat-neprevzal-dalnicni-stavbu-jedna-se-o-most-na-d3/>

³⁷ Schůzka mezi zástupci Dopravní federace s Ing. Jiřím Hlavatým, Ph.D. proběhla 4. května 2015 v prostorách ŘSD.

³⁸ Vyplývá to z odpovědi ŘSD na infožádost Dopravní federace. Odpověď je ze dne 23. 9. 2015.

³⁹ Viz dodatečné informace uchazečů o zakázku „D3 0307 A Tábor – Soběslav, D3 0308 A Soběslav – Veselí nad Lužnicí, lehce demontovatelná svodidla“, ev. č. 484400.

⁴⁰ Viz článek na stránkách Nadačního fondu proti korupci: <http://www.nfpk.cz/rsd>

5. Fáze ukončení zakázky

V této fázi projektu by zadavatel měl zejména zhodnotit, zda se naplnil jeho předpoklad vytyčený v investičním záměru a zda zakázka plní svůj účel a naplnila očekávání, která do ní byla vkládána.

5.1. Nárůst nákladů

Zadavatel si v investičním záměru vytyčil ve stručnosti následující předpoklady:

Stavba úseku 0307 se vyplatí za předpokladu, že bude stát zhruba 5 mld. Kč a provedena bude na začátku roku 2010.⁴¹ Za těchto předpokladů se stavba za 20 let provozu, tzn. do roku 2029, vyplatí.

Pro porovnání skutečných nákladů stavby vůči předpokladům je třeba současné ceny přepočítat na ceny, se kterými počítal investiční záměr, resp. předinvestiční studie. Názorně to lze vidět na následující tabulce:

Stavba	Předpokládané stavební náklady v cenách z roku 2003 ⁴² (mil. Kč)	Celkové investiční náklady v roce 2014 ⁴³ (mil. Kč)	Procentní rozdíl bez přepočtu	Celkové investiční náklady z roku 2014 v cenách roku 2003 ⁴⁴ (mil. Kč)	Procentní rozdíl
Cena ⁴⁵ staveb 0307/A, B, C	5 028,57	7 424,46	48 %	5 841,94	16 %
Cena stavby 0307/B – Most přes rybník Koberný	500,50	1 187,79	137 %	934,61	86,7 %

Tabulka 5: Porovnání předpokládaných a konečných cen úseku 0307

Rozdíl v absolutních hodnotách může vypadat závažně. Náklady na úsek 0307 se zvýšily o 48 % proti očekávání. Nicméně pokud přepočítáme tyto hodnoty na porovnatelnou hodnotu v cenách z roku 2003, zjistíme, že se náklady na výstavbu celého úseku 0307 **zvýšily o 16 %**. Tato hodnota znamená **snížení vnitřního výnosového procenta**, které by ovšem podle předinvestiční studie ještě nemělo znamenat ekonomickou nevýhodnost zakázky. Nutno ovšem podotknout, že **poslední dostupná data jsou ke konci roku 2014**. Ve skutečnosti, vzhledem ke stále **pokračující fakturaci**, budou náklady ještě vyšší.

Samotné **zvýšení nákladů o 16 %** nemuselo mít na efektivitu investice vliv. Je ale nutné přičíst ještě negativní vlivy způsobené **zdržením celé stavby**. Jak jsme již zmínili, předinvestiční studie počítala s otevřením předmětného úseku dálnice již v roce 2010. Ve skutečnosti ovšem k otevření **uživatelům došlo až o 3,5 roku později** (viz také kap. 2.6.2). Je tedy otázkou, zda by výše zmíněné zvýšení nákladů společně s posunutým termínem dokončení stavby nemělo **zásadní vliv na ekonomickou výhodnost celé stavby**. Takové vyhodnocení však zadavatel ani SFDI stále neprovedli.

Byť byla stavba uvedena do provozu v červnu 2013, nebyla ani do doby zpracování této studie (po více než dvou letech) finančně ukončena⁴⁶. Doplníme, že podle zadávací dokumentace měla být stavba dokončena do dvou měsíců od uvedení do provozu.⁴⁷ Finanční dokončení je přitom podmínkou pro to, aby mohla být zpracována tzv. **Závěrečná monitorovací zpráva**, která by měla nabídnout právě celkový pohled na vydanou investici.

Pro ilustraci lze uvést, že v letech **2014 i 2015 pokračovala pravidelná fakturace externích dodavatelů, především Pragoprojektu za práce související se stavbou 0307 i 0308**. Celkově tak byla v roce 2014 vyfakturována částka nejméně 47 mil. Kč, v roce 2015 do června pak částka nejméně 9 mil. Kč.⁴⁸ Za stavební práce vyfakturoval v roce 2015 Strabag jako vedoucí sdružení podle zveřejněných údajů přes 4,5 mil. Kč. Práce se týkaly stavby 0308 A a B.

⁴¹ Viz investiční záměr z února 2004 vyhotovený společností Pragoprojekt, a.s.

⁴² Údaje vychází z předinvestiční studie z roku 2004 vyhotovené společností Pragoprojekt, a.s.

⁴³ Viz rozpočet SFDI na rok 2014.

⁴⁴ Index dle Českého statistického úřadu, nárůst cenové úrovně z roku 2003 na rok 2014: 141,45 / 111,3 = 1,27089.

⁴⁵ Ceny jsou uváděny v mil. Kč bez DPH.

⁴⁶ Srov. odpověď Ministerstva dopravy ČR na žádost o informace Dopravní federace NNO z 5. srpna 2015.

⁴⁷ Srov. např. zadávací dokumentaci, díl 0, bod 2.

⁴⁸ Vyplývá z analýzy hospodaření ŘSD – fakturace – dostupné na stránkách MD: http://www.mdcr.cz/cs/hospodareni_resortu/podrizene_organizace/rsd/

5.2. Zakázky na vícepráce zadané na poslední chvíli

Až v prosinci 2015 byly v JŘBU zadány stejnému zhotoviteli zakázky týkající se stavebních objektů hlavní trasy dálnice – 0307 A a 0308 A. Je otázkou, proč byly tyto zakázky zadány až 2,5 roku od dokončení stavby.

Celkový objem víceprací (bez započtených méněprací) dosáhl podle informací pro vládu ČR celkem 26,29 % hodnoty původní zakázky (tzn. částky 2,37 mld. Kč). Tato hodnota by přitom ještě do 5. března 2015 byla v rozporu se ZVZ, neboť teprve tehdy nabyla účinnosti novela ZVZ zvyšující možné množství víceprací zadaných v JŘBU z 20 % na 30 %. Do jara 2015 tak zadavateli hrozilo, že nebude schopen proplatit zhotoviteli vícepráce v objemu stovek milionů korun. Je možné, že právě tento fakt byl příčinou takového zpoždění se zadáním zakázek v JŘBU. Uzavření smluv na tyto vícepráce proběhlo zároveň jen pár týdnů před definitivním ukončením možnosti čerpat finance z Operačního programu doprava 2007–13, ze kterého má být hrazen i tento úsek D3.

VI. Závěr

Úsek dálnice D3 Tábor – Veselí nad Lužnicí se stal v historii státního investora ŘSD zřejmě nejrozsáhlejší a tedy i finančně nejnáročnější veřejnou zakázkou, která byla jako celek soutěžena. Zahrnovala celkem 6 samostatných staveb a cena za stavební práce se vyšplhala na 10,5 mld. Kč. Svůj podíl na tom měla i pravidla tehdy platného zákona o veřejných zakázkách. Takováto obří zakázka skrývá mnoho rizik, z nichž řada se naplnila. Potvrzuje to i tato studie, která došla především k těmto zjištěním:

- V důsledku nekonceptní přípravy stát zaplatil 120 milionů Kč za přípravu projektu PPP, který se však nakonec nerealizoval.
- O obří zakázku na 6 různých staveb s rozpočtem 10 mld. Kč se ucházeli jen 4 uchazeči, z nichž 2 byli z formálních důvodů vyloučeni. Příčinou byly také vysoké nároky na kvalifikaci, důsledkem pak výsledná cena zvýšená o téměř 0,5 mld.
- Minimální konkurenční prostředí s diskriminačními kvalifikačními předpoklady jsme prokázali u zakázky na zhotovitele i zakázky na správce stavby a TDI. Zároveň u obou těchto zakázek vzhledem k chybám ve zprávách o posouzení a hodnocení nabídek je výsledek zadávacího řízení netransparentní a nepřezkoumatelný.
- Ve společnosti Pragoprojekt se kumulovala celá řada funkcí – Pragoprojekt byl tvůrcem investičního záměru, projektantem, správcem stavby, technickým dozorem a několikrát i odborným konzultantem. Taková koncentrace pravomocí a tedy střet zájmů představuje významné korupční riziko a zároveň omezuje kontrolní mechanismy realizace.

Ačkoli dálnice D3 v úseku Tábor – Veselí nad Lužnicí slouží již více než dva roky dopravě, závěrečný účet investice stále nebyl vystaven, nebyl vyhodnocen její efekt podle konečných dosažených parametrů. V letech 2014 i 2015 nadále probíhala pravidelná fakturace ze strany některých externích dodavatelů, především Pragoprojektu.

Je na čase, aby se ŘSD při přípravě projektů a vypisování veřejných zakázek poučilo z vlastních chyb, které se při realizaci celé řady investičních akcí v posledním desetiletí udály. Zpětná vazba a hodnocení efektivnosti těchto finančně náročných státních investic stále chybí.

ŘSD musí zavést kvalifikovaný a transparentní systém přípravy a řízení projektů. Základní parametry a efektivní pravidla však musí stanovit ministerstvo dopravy, které by také mělo kontrolovat jejich dodržování.

Přehled hlavních problémů i návrhů jejich řešení v návaznosti na zpracované případové studie připravila i Dopravní federace. Je k dispozici na stránkách www.pruhlednadoprava.cz.

VII. Příloha 1: Přehled se stavbou souvisejících veřejných zakázek*

Zakázky na stavební práce

Datum zahájení zadávacího řízení	Datum podepsání smlouvy (zadání zakázky)	Vítěz VZ	Předpokl. hodnota VZ (mil. Kč)	Vysoutěž. hodnota VZ (mil. Kč)	Typ řízení	Předmět zakázky
	9. 9. 2008	Sdružení „D3 Tábor – Veselí nad Lužnicí“ **	10 000,0	10 447,9	otevřené řízení	novostavba dálnice D3 v úseku Tábor – Veselí nad Lužnicí v kategorii D27,5/120 o délce 22,6 km, související stavby, rekonstrukce ***
10. 10. 2011		Sdružení „D3 Tábor – Veselí nad Lužnicí“	13,0		JŘBU	stavební práce (D3 0307) – 10 silničních objektů (SO)
5. 12. 2011		Sdružení „D3 Tábor – Veselí nad Lužnicí“	497,6		JŘBU	stavební práce – most + biokoridor (D3 0307)
	23. 4. 2013	Sdružení „D3 Tábor – Veselí nad Lužnicí“		4,8	JŘBU	stavební práce (D3 0306 + 0307)
	21. 5. 2013	Sdružení „D3 Tábor – Veselí nad Lužnicí“		11,7	JŘBU	stavební práce (D3 0307)
21. 3. 2013	22. 5. 2013	Sdružení „D3 Tábor – Veselí nad Lužnicí“		0,6	JŘBU	stavební práce (D3 0306 + 0307)
21. 3. 2013	23. 5. 2013	Sdružení „D3 Tábor – Veselí nad Lužnicí“		0,9	JŘBU	stavební práce – most přes údolí Černovického potoka, přeložka Černovického potoka (D3 0307)
29. 3. 2013		Sdružení „D3 Tábor – Veselí nad Lužnicí“		12,9	JŘBU	stavební práce (D3 0307)
16. 7. 2013		ZRUŠENA – lhůta pro podání nabídek: 20. 8. 2013, VZ zrušena: 12. 11. 2013	20,0		otevřené řízení	stavební práce (D3 0307+ 0308)
	29. 11. 2013	STRABAG a.s. – OZ České Budějovice	1,5	1,5	ZMR	stavební práce – rekonstrukce dvoupruhu a čtyřpruhu, odtokové potrubí ze sádek (D3 0306 + 0307)
22. 10. 2013	8. 1. 2014	Sdružení „D3 Tábor – Veselí nad Lužnicí“		0,001	JŘBU	stavební práce – most přes údolí Černovického potoka, odvodnění objektu (D3 0307)
22. 10. 2013	17. 1. 2014	Sdružení „D3 Tábor – Veselí nad Lužnicí“		19,0	JŘBU	stavební práce (D3 0307)
20. 5. 2014	9. 7. 2014	Sdružení „D3 Tábor – Veselí nad Lužnicí“		0,5	JŘBU	stavební práce (D3 0306 + 0307)
20. 5. 2014	9. 7. 2014	Sdružení „D3 Tábor – Veselí nad Lužnicí“		1,6	JŘBU	stavební práce (D3 0307)
20. 5. 2014	9. 7. 2014	Sdružení „D3 Tábor – Veselí nad Lužnicí“		2,8	JŘBU	stavební práce – most (D3 0307)
20. 5. 2014	9. 7. 2014	Sdružení „D3 Tábor – Veselí nad Lužnicí“		0,6	JŘBU	stavební práce (D3 0307)
4. 3. 2014	24. 8. 2014	DŘEVOTVAR – ŘEMESLA a STAVBY, s.r.o.	6,8	6,0	zjednoduš. podlimitní	stavební práce – doplnění oplocení dálnice (D3 0307)
10. 9. 2014		ZRUŠENA – lhůta pro podání nabídek: 13. 10. 2014, VZ zrušena: 17. 12. 2014	30,0		užší řízení	demontovatelná svodidla do středního dělicího pásu na 22 přejezdech (D3 0307 + 0308)
26. 9. 2014	13. 2. 2015	Sdružení „D3 Tábor – Veselí nad Lužnicí“		0,02	JŘBU	stavební práce – most, přeložka polní cesty (D3 0307)
24. 10. 2014	2. 3. 2015	Sdružení „D3 Tábor – Veselí nad Lužnicí“		0,04	ZMR	stavební práce (D3 0306 + 0307)
26. 9. 2014	3. 3. 2015	Sdružení „D3 Tábor – Veselí nad Lužnicí“	1,9	1,9	JŘBU	stavební práce (D3 0307) – změny během výstavby na 10 silničních objektech
	7. 7. 2015	Firesta – Fišer, rekonstrukce stavby, a.s.	9,9	9,4	zjednoduš. podlimitní	stavební práce (D3 0307) – Rekonstrukce dvoupruhu a čtyřpruhu, SO 6-201 sanace spodní stavby mostu Čekanice

Poznámky:

* Výčet zakázek platí k červnu 2015. Zakázky však i nadále přibývají.

** Členy Sdružení „D3 Tábor – Veselí nad Lužnicí“ jsou: STRABAG, a.s., Metrostav, a.s.; Inženiérské stavby, a.s.; EUROVIA CS, a.s. (Původně Stavby silnic a železnic, a.s.)

*** Předmětem zakázky je: novostavba dálnice, kategorie D27,5/120, o dl. 22,6 km a 3 dálnič. mostů o dl. 575 m, 765 m a 1065 m vč. 5 MÚK⁴⁹, 20 dálnič. mostů a 16 ostatních mostů a rekonstr. dálnič. dvoupruhu o dl. 1,5 km a čtyřpruhu o dl. 3,5 km v kateg. D26,5/120. Týká se tedy úseků 0306 + 0307 + 0308.

⁴⁹ Mimoúrovňové křižovatky (MÚK).

Zakázky na služby (mimo zakázky realizované společností Pragoprojekt)

Datum zahájení zadávacího řízení	Datum podepsání smlouvy	Vítěz VZ	Předpokl. hodnota VZ (mil. Kč)	Vysoutěž. hodnota VZ (mil. Kč)	Typ řízení	Předmět zakázky
	8. 6. 2001	Valbek, spol. s r.o.				vypracování projektové přípravy a projektové dokumentace (D3 0307)
		Valbek, spol. s r.o., Novák a Partner, s.r.o., SUDOP Praha, a.s.				projektová dokumentace (D3 0307)
	12. 3. 2009	Valbek, spol. s r.o.	3,6	3,6	zjednodušené podlimitní	autorský dozor (D3 0307)
	31. 5. 2010	NIEVELT-Labor Praha, spol.s r.o.	3,2	3,2	zjednodušené podlimitní	laboratorní zkoušky (D3 0307)
2. 3. 2012	2. 4. 2012	Pontex, spol. s r.o. (Pontex Consulting Engineers, Ltd.)	2,0	2,0	ZMR	technická asistence (D3 0307)
5. 3. 2012	3. 4. 2012	Novák a Partner, s.r.o.	0,5	0,5	ZMR	aktualizace DPSP (D3 0306 + 0307)
10. 3. 2012	17. 4. 2012	Valbek, spol. s r.o.	0,4	0,2	ZMR	autorský dozor (D3 0307)
7. 3. 2012	17. 4. 2012	Valbek, spol. s r.o.	0,4	0,2	ZMR	autorský dozor 4/2012 – 9/2013 (D3 0307)
2. 5. 2013	23. 5. 2013	Pontex, spol. s r.o. (Pontex Consulting Engineers, Ltd.)	0,4	0,3	ZMR	provedení první hlavní prohlídky mostu na D3 0307C most přes údolí Černovického potoka
2. 5. 2013	23. 5. 2013	Pontex, spol. s r.o. (Pontex Consulting Engineers, Ltd.)	0,6	0,5	ZMR	provedení první hlavní prohlídky mostu přes rybník Koberný (D3 0307)
25. 6. 2013	9. 7. 2013	Hrdlička spol.s.r.o.	0,5	0,5	ZMR	laserové skenování dálnice (19 tis. Kč/km) celkem 24,5 km obousměrně (D3 0307)
18. 9. 2013	10. 10. 2013	Pontex, spol. s r.o. (Pontex Consulting Engineers, Ltd.)	0,7	0,6	ZMR	projektová dokumentace pro opravu mostu (D3 0306 + 0307)
23. 8. 2013	13. 10. 2013	GRID a spol., a.s.	1,0	1,0	ZMR	vyhotovení geometrických plánů pro vypořádání stavby (D3 0307)
28. 7. 2014	26. 8. 2014	Ing. David Kail Akustické centrum	2,0	1,9	ZMR	roční měření hluku (D3 0307 + 0308)
5. 8. 2014	3. 9. 2014	EIA SERVIS s. r. o.	0,8	0,6	ZMR	monitoring chemické kontaminace – 25 vzorků, biologický monitoring – vyšší rostliny, pavouci, střevlíci, drabčící, ptáci (D3 0307)

Zakázky na služby realizované společností Pragoprojekt

Datum zahájení zadávacího řízení	Datum podepsání smlouvy	Vítěz VZ	Předpokl. hodnota VZ (mil. Kč)	Vysoutěž. hodnota VZ (mil. Kč)	Typ řízení	Předmět zakázky
		Pragoprojekt, a.s.				projektová dokumentace (D3 0308)
13. 8. 2008	Zrušena 12. 9. 2008	–	120		otevřené řízení	Výkon stavebního dozoru na stavbě dálnice (D3 Tábor – Veselí)
30. 10. 2008	4. 5. 2009	Pragoprojekt, a.s. / SGS Czech Republic, s. r. o.	260,0	250,1	otevřené řízení	činnost správce stavby a výkon technického dozoru investora (D3 Tábor – Veselí)
	26. 6. 2009	Pragoprojekt, a.s.	3,6	3,6	zjednodušené podlimitní	expertiza RDS (D3 0307)
15. 3. 2012	26. 3. 2012	Pragoprojekt, a.s.	1,2	1,2	ZMR	technická pomoc objednateli v rámci kontroly ZBV, včetně zajištění podkladů pro JŘBU pro stavbu – orientace v zakázce, kompletace dokumentu, příprava závěrečné zprávy atd. (D3 0307 + 0308)
12. 3. 2012	25. 9. 2012	Pragoprojekt, a.s.	1,5	1,5	ZMR	soupis zprávy o jakosti díla (D3 0307)
2. 5. 2013	22. 5. 2013	Pragoprojekt, a.s.	0,8	0,7	ZMR	provedení první hlavní prohlídky mostů (D3 0306 + 0307)
23. 9. 2013	1. 10. 2013	Pragoprojekt, a.s. / SGS Czech Republic, s. r. o.	25,0	24,7	JŘBU	výkon technického dozoru stavby a správce stavby – objektivně nepředvídatelné skutečnosti (D3 Tábor – Veselí)
26. 9. 2014	30. 10. 2014	Pragoprojekt, a.s.	1,9	1,8	ZMR	uzavírání smluv apod. kvůli překročení trvalého záboru – asi 140 pozemků na 75 LV (D3 0307 + 0308)
23. 9. 2014	30. 10. 2014	Pragoprojekt, a.s.	1,6	1,5	ZMR	TDI na „doplňkové práce“ – doplnění kanalizace, oplocení, dopravní značení, „spodní nosná část“ SO 6-201 (D3 0307 + 0308)
20. 10. 2014	15. 1. 2015	Pragoprojekt, a.s.	1,9	1,8	ZMR	supervize víceprací a méněprací staveb (D3 0307 + 0308)

VIII. Příloha 2: Chronologie projektu

LEGENDA		
PŘ	povolovací řízení	hodnocení vlivu na životní prostředí, investiční záměr (PŘ-IZ), územní řízení, stavební povolení, řízení o změnách, dodatečné povolení staveb
VZ	veřejné zakázky	projektová dokumentace, zhotovitel stavby (VZ-Z), TDI a správce stavby (VZ-TDI+SS)
R	realizace	zahájení výstavby, uvedení do provozu, ukončení stavby
K	kontrola	SFDI, NKÚ

Datum	Událost a úsek	Typ události	Organizace a zdroje
11/2000	dokumentace hodnocení vlivu na životní prostředí (EIA) – úsek 0307, 0308	PŘ	http://www.dalnice-d3.cz/public/data/file/d3-tabor-veseli.pdf
05/02/2001	stanovisko MŽP v EIA – č. j. NM 700/3044/4017/OPVŽP/OO – úsek 0307, 0308	PŘ	oznamovatel: ŘSD správa České Budějovice, zpracovatel stanoviska: MŽP; http://dalnice-d3.cz/public/data/file/Situacni_zprava_D3-12-2011.pdf ; http://www.mdcz.cz/NR/rdonlyres/EF55FEE0-410F-4EF9-B1C8-9A39D-C744919/0/1092_2010910IPK_3.pdf ; http://portal.cenia.cz/eiasea/detail/EIA_XXX668 ; http://portal.cenia.cz/eiasea/detail/EIA_XXX669
04/2002	dokumentace k územnímu řízení (DÚR) – úsek 0308	PŘ	projektant: PRAGOPROJEKT a.s.; http://www.dalnice-d3.cz/public/data/file/D3-HARMONOGRAM-15_8_2012.pdf
06/2002	dokumentace k územnímu řízení (DÚR) – úsek 0307	PŘ	projektant: Valbek, spol. s r.o., Novák a Partner, s.r.o., SUDOP Praha, a.s.; http://www.dalnice-d3.cz/public/data/file/D3-HARMONOGRAM-15_8_2012.pdf
11/2003	územní rozhodnutí (ÚR) – úsek 0307	PŘ	http://www.dalnice-d3.cz/public/data/file/D3-HARMONOGRAM-15_8_2012.pdf
02/2004	zpracování investičního záměru – úsek 0307, 0308	PŘ-IZ	zpracovatel: PRAGOPROJEKT a.s.
05/2004	schválení investičního záměru – úsek 0307, 0308	PŘ-IZ	schválilo: Ministerstvo dopravy, žadatel: ŘSD; http://www.dalnice-d3.cz/public/data/file/d3-tabor-veseli.pdf
06/2004	územní rozhodnutí (ÚR) – úsek 0308	PŘ	http://www.dalnice-d3.cz/public/data/file/D3-HARMONOGRAM-15_8_2012.pdf
podzim 2006	studie proveditelnosti dálnice formou PPP – úsek 0307, 0308	PPP	poradenské konsorcium (Mott MacDonald, ING a Ashurst), MD, ŘSD, SFDI; http://www.dalnice-d3.cz/public/data/file/RSD_D3_2013.pdf
konec roku 2007	zrušení projektu PPP, výstavba zajištěna tradičním způsobem – úsek 0307, 0308	PPP	MD přehodnotilo rozsah projektu, který rozšířilo na výstavbu celého jihočeského úseku a zrušilo kvůli hrozbě zpoždění výstavby pro PPP úseky 0307 a 0308; http://www.dalnice-d3.cz/public/data/file/RSD_D3_2013.pdf

2008			
09/04/2008	vyhlášení výběrového řízení na zhotovitele stavby (VZ č. 60015787) – úsek 0307, 0308	VZ-Z	zadavatel: ŘSD; http://www.vestnikverejnychzakazek.cz/en/Form/Display/83911
04/2008	dokumentace pro stavební povolení (DSP) – úsek 0307 B	PŘ	http://www.dalnice-d3.cz/public/data/file/D3-HARMONOGRAM-15_8_2012.pdf
09/06/2008	ustanovení hodnotící komise pro posouzení a hodnocení nabídek uchazečů (VZ č. 60015787) – úsek 0307, 0308	VZ-Z	usnesení vlády ČR č. 732 z 9. června 2008
19/06/2008	zpráva o posouzení a hodnocení nabídek na zhotovitele zakázky č. 60015787 „Provedení stavby dálnice D3 Tábor – Veselí nad Lužnicí“ – úsek 0307, 0308	VZ-Z	
cca 25/09/2008	písemná zpráva zadavatele zakázky č. 60015787 „Provedení stavby dálnice D3 Tábor – Veselí nad Lužnicí“ – úsek 0307, 0308	VZ-Z	
06/2008	dokumentace pro stavební povolení (DSP) – úsek 0307 A, C	PŘ	http://www.dalnice-d3.cz/public/data/file/D3-HARMONOGRAM-15_8_2012.pdf
06/2008	MD vydalo stavební povolení č. j. 403/2008-910-IPK/5 – 0307 B – Most přes rybník Koberný	PŘ	http://www.mdcz.cz/NR/rdonlyres/BC63F80D-04A5-480E-85E3-E0D82B1FED-D2/0/790_2009910IPK.PDF ; http://dalnice-d3.cz/public/data/file/Situacni_zprava_D3-12-2011.pdf ; http://www.dalnice-d3.cz/public/data/file/d3-tabor-veseli.pdf ; http://www.dalnice-d3.cz/public/data/file/D3-HARMONOGRAM-15_8_2012.pdf
08/2008	dokumentace pro stavební povolení (DSP) – úsek 0308 A, B	PŘ	http://www.dalnice-d3.cz/public/data/file/D3-HARMONOGRAM-15_8_2012.pdf
09/09/2008	zadání zakázky č. 60015787 – uzavření Souhrnu smluvních dohod mezi zadavatelem a zhotovitelem – úsek 0307, 0308	VZ-Z	zhotovitel: sdružení „D3 Tábor – Veselí nad Lužnicí“, „STRABAG, a.s., Metrostav, a.s., Inženýrske stavby, a.s., EUROVIA CS, a.s.“; http://www.vestnikverejnychzakazek.cz/en/Form/Display/83911
09/2008	zahájení výstavby – úsek 0307 B	R	http://www.dalnice-d3.cz/public/data/file/d3-tabor-veseli.pdf
21/10/2008	vyhlášení výběrového řízení na správce stavby + TDI (VZ č. 60024308) – úsek 0307, 0308	VZ-TDI+SS	
16/12/2008	ukončení podání nabídek na správce stavby + TDI (VZ č. 60024308) – úsek 0307, 0308	VZ-TDI+SS	
12/2008	stavební povolení (SP) – dle letáku ŘSD – úsek 0307 C	PŘ	http://www.dalnice-d3.cz/public/data/file/d3-tabor-veseli.pdf

Datum	Událost a úsek	Typ události	Organizace a zdroje
12/2008	stavební povolení (SP) – dle letáku ŘSD – úsek 0307 B	PŘ	http://www.dalnice-d3.cz/public/data/file/d3-tabor-veseli.pdf
2009			
01/2009	zahájení výstavby – úsek 0307 C, 0308 B	R	http://www.dalnice-d3.cz/public/data/file/d3-tabor-veseli.pdf
11/03/2009	zpráva o posouzení a hodnocení nabídek na správce stavby + TDI (VZ č. 60024308) – úsek 0307, 0308	VZ-TDI+SS	
13/03/2009	smlouva na výkon správce stavby + TDI (VZ č. 60024308) – úsek 0307, 0308	VZ-TDI+SS	mezi zadavatelem a „Sdružením PRAGOPROJEKT/SGS – D3 Tábor – Veselí nad Lužnicí“ (Pragoprojekt, a.s., SGS Czech Republic, s.r.o.)
04/2009	MD vydalo stavební povolení – dle letáku ŘSD – úsek 0307 A, 0308 A	PŘ	307/A = 16 km, 308/A = 7,5 km; http://www.dalnice-d3.cz/public/data/file/d3-tabor-veseli.pdf ; http://www.dalnice-d3.cz/public/data/file/d3-tabor-veseli.pdf ; http://www.mdcz.cz/NR/rdonlyres/98AC2A73-1B4B-4803-AD52-401C082CEADB/0/1091_2010910IPK_3.pdf
04/2009	zahájení výstavby – úsek 0307 A, 0308 A	R	
5/2009	podány žádosti o stavební povolení – úsek 0307 A, 0308 A	PŘ	http://mo.ttnz.cz/forum/viewtopic.php?id=167
3/7/2009	MD vydalo stavební povolení – 0308 A – km 99,5–104,1 (bez 101,4–102,4)	PŘ	ale dle harmonogramu ŘSD-8/2009, v letáku ŘSD – 4/2009; http://www.mdcz.cz/NR/rdonlyres/5960F08C-454D-4AFB-BA96-839F12285D45/0/3732009910IPK7_VER_VYHLASKA_STAVEB_POVOLENI_D3_0308A_II.doc ; http://www.dalnice-d3.cz/public/data/file/D3-HARMONOGRAM-15_8_2012.pdf
7/2009	MD vydalo stavební povolení – 0308 B – Most přes Lužnici	PŘ	http://www.mdcz.cz/NR/rdonlyres/BC63F80D-04A5-480E-85E3-E0D82B1FED-D2/0/790_2009910IPK.PDF ; http://www.dalnice-d3.cz/public/data/file/D3-HARMONOGRAM-15_8_2012.pdf
13/11/2009	povolení změny stavby před dokončením – parametry mostu přes rybník Koberný (rozhodnutí MD č. j. 790/2009-910-IPK/5) – úsek 0307 B	PŘ	http://www.mdcz.cz/NR/rdonlyres/BC63F80D-04A5-480E-85E3-E0D82B1FED-D2/0/790_2009910IPK.PDF ; http://www.dalnice-d3.cz/public/data/file/Situacni_zprava_D3-12-2011.pdf ; http://www.dalnice-d3.cz/public/data/file/d3-tabor-veseli.pdf ; http://www.dalnice-d3.cz/public/data/file/D3-HARMONOGRAM-15_8_2012.pdf
2010			
12/1/2010	zahájení stavebního řízení – Most přes Černov. potok (žádost ŘSD podána 21. 12. 2009; ústní jednání naplánováno na 11. 2. 2010) – úsek 0307 C	PŘ	http://www.mdcz.cz/NR/rdonlyres/15129B13-19B3-451E-AE8B-24B4784D6468/0/SR_D3_0307_C.PDF
15/2/2010	MD vydalo stavební povolení – 0307 C – Most přes Černovický potok	PŘ	http://www.mdcz.cz/NR/rdonlyres/50000ADB-EBFA-4D25-A40A-7704F10C7188/0/SP_0307C.pdf ; http://www.dalnice-d3.cz/public/data/file/D3-HARMONOGRAM-15_8_2012.pdf
2/3/2010	MD vydalo stavební povolení – část 0307 A – km 91,7–95,4	PŘ	dle letáku a harmonogramu ale jiná data SP – 4/09; http://www.mdcz.cz/NR/rdonlyres/5599BCBB-E9E3-48D2-B4B2-1D260C6A53AD/0/SP_D3_0307A.pdf
8/9/2010	MD vydalo stavební povolení – část 0307 A – km 86,1 – 91,7	PŘ	dle letáku a harmonogramu ale jiná data SP – 4/09; součástí jsou 4 mosty, PHS, SOS hlásky; http://www.mdcz.cz/NR/rdonlyres/1419F592-F3C9-467D-AD48-945C42CC5A55/0/D3_0307A_86_91_SP.pdf
10/9/2010	MD vydalo stavební povolení – část 0308 A – km 95,4–99,5	PŘ	dle letáku a harmonogramu ale jiná data SP – 4/09; součástí jsou 4 mosty, PHS, SOS hlásky; http://www.mdcz.cz/NR/rdonlyres/E08628F5-4C30-4A68-A474-1E7EBD-595F7C/0/D3_0308A_95_99_SP.pdf
11/2010	kontrolní protokol SFDI č. B/11/2010/A (zdůvodnění změny parametrů mostu) – úsek 0307 A, B, C	K	
2011			
02/2011	Kontrolní akce NKÚ č. 10/15 „Peněžní prostředky určené na pořízení dálnice D3“ – úsek 0307, 0308	K	http://www.nku.cz/assets/media/informace-10-15.pdf
11/02/2011	MD vydalo stavební povolení – část 0307/A – km 79,125–79,400 – úsek 0307 A	PŘ	dle letáku a harmonogramu ale jiná data SP – 4/09; součástí je rekonstrukce, odvodnění, doplnění SOS; http://www.mdcz.cz/NR/rdonlyres/98AC2A73-1B4B-4803-AD52-401C082CEADB/0/1091_2010910IPK_3.pdf
30/03/2011	plánované uvedení stavby do provozu dle souhrnu smluvních dohod – úsek 0307, 0308	R	Souhrn smluvních dohod z 9/2008
30/05/2011	plánované dokončení stavby dle souhrnu smluvních dohod – úsek 0307, 0308	R	Souhrn smluvních dohod z 9/2008
2013			
27/06/2013	uvedení stavby do předčasného provozu – úsek 0307, 0308	R	
2014 a 2015			
	Pragoprojekt vyfakturoval v roce 2014 a 2015 celkem 54 mil. Kč za práce týkající se staveb 0306, 0307 a 0308 A,B. V naprosté většině šlo o výkon správce stavby a TDI.	R	http://www.mdcz.cz/cs/hospodareni_resortu/podrizene_organizace/rsd/
červenec 2015	Fakturace Pragoprojektu za vyvedení stavby 0307 A,B,C a 0308 A,B majetkovému správci silnice.	R	http://www.mdcz.cz/cs/hospodareni_resortu/podrizene_organizace/rsd/

IX. Seznam zkratek

DSP	dokumentace pro stavební povolení
EIA	proces posouzení vlivů na životní prostředí na základě zákona č. 100/2001 Sb., jeho výsledkem je Stanovisko.
FIDIC	Fédération Internationale des Ingénieurs-Conseils (Mezinárodní federace konzultačních inženýrů) – asociace, která vydává vzorové smluvní podmínky užívané v mezinárodní stavební praxi (www.fidic.org)
JŘBU	jednací řízení bez uveřejnění – druh zadávacího řízení VZ a způsob výběru dodavatele VZ. JŘBU lze použít jen v zákonem definovaných případech.
LV	list vlastnictví, je součástí zápisu v katastru nemovitostí
MD	Ministerstvo dopravy (www.mdcz.cz)
NERV	Národní ekonomická rada vlády
MÚK	mimoúrovňová křižovatka
MŽP	Ministerstvo životního prostředí (www.mzp.cz)
NKÚ	Nejvyšší kontrolní úřad (www.nku.cz)
PD	projektová dokumentace = projekt zpracovaný pro zadávací dokumentaci veřejné zakázky
PDPS	projektová dokumentace pro provedení stavby
PPP	Public-Private Partnership, realizace veřejných investic prostřednictvím spolupráce veřejného a soukromého sektoru
RDS	realizační dokumentace stavby = projekt zpracovaný pro realizaci stavby
ŘSD	Ředitelství silnic a dálnic (www.rsd.cz)
SFDI	Státní fond dopravní infrastruktury (www.sfdi.cz)
SO	silniční objekt
TDI	technický dozor investora
TKP	technické kvalitativní podmínky
TP	technický předpis (např. TP 96 pro realizaci geotechnických průzkumů staveb dálnic a silnic)
ÚOHS	Úřad pro ochranu hospodářské soutěže (= Antimonopolní úřad, www.uohs.cz)
VOP	všeobecné obchodní podmínky
VZ	veřejná zakázka
ZBV	změny během výstavby
ZD	zadávací dokumentace pro veřejnou zakázku
ZMR	zakázka malého rozsahu (předpokládaná hodnota zakázky nedosahuje zákonných limitů)
ZOP	zvláštní obchodní podmínky
ZVZ	Zákon č. 137/2006 Sb. o veřejných zakázkách
ZTKP	zvláštní technické kvalitativní podmínky

Průhledná doprava

Tato případová studie vznikla 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 pak vlastnická politika Ministerstva dopravy ve státem vlastněných podnicích v resortu dopravy a proces nominací do kontrolních orgánů těchto podniků a podřízených organizací.

Projekt v letech 2014–2016 realizuje Dopravní federace NNO v partnerství s organizací Naši politici a ve spolupráci s organizacemi Oživení a Frank Bold.

Dopravní federace

Dopravní federace NNO o.s. – sdružuje ekologické a protikorupční organizace s cílem prosadit moderní koncepci dopravy a vytvořit prostor pro zdravý a bezpečný život občanů. Zaměřuje se zejména na opatření s celostátním dopadem, jako je podoba mýtného systému pro nákladní dopravu či způsob, jakým stát plánuje dopravní infrastrukturu a utrácí za její výstavbu. Byla založena v roce 2006.

NasiPolitici.cz

Naši politici, o. s. – se zaměřují na monitoring střetu zájmů a případné korupce, klientelistických vazeb či neehospodárnosti na úrovni třetích osob, investigativní činnost.

oživení

Oživení, o. s. – se věnuje propagaci udržitelného rozvoje, potírání systémové korupce a neehospodárného jednání ve veřejné správě a zvyšování transparentnosti veřejného sektoru. Bylo založeno v roce 1997.

Frank Bold

Frank Bold – poskytuje vysoce etické právní služby, chrání klienty před nezákonnými zásahy státu, zapojujeme se do řešení aktuálních společenských problémů v oblastech jako je odpovědnost firem, systémová korupce nebo degradace životního prostředí. (bývalý Ekologický právní servis)

Program „Fond pro nestátní neziskové organizace“, jež je financován z EHP fondů 2009–2014, se zaměřuje na podporu nestátních neziskových organizací prosazujících veřejný zájem. Hlavním cílem programu je posílení rozvoje občanské společnosti a zvýšení příspěvku k sociální spravedlnosti, demokracii a udržitelnému rozvoji. Program se konkrétně zaměřuje na podporu demokracie, lidských práv a genderové rovnosti a na posilování kapacit nestátních neziskových organizací stejně jako na specifické potřeby minoritních skupin, včetně Romů. Program se také zaměřuje na ochranu životního prostředí a klimatické změny.



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